

VI

31.371



X
f R. Casimiro 522522

MAGYAR TENGERJOG.

AKADÉMIAI SZÉKFOGLALÓ.

DR NAGY FERENCZ

LEV. TAGTÓL.

(Felolvastatott a m. t. Akad. II. oszt. 1894. febr. 12. tartott ülésén.)

BUDAPEST.

KIADJA A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA.

1894.

NC-102.181

MTA KÖNYVTÁR ÉS
INFORMÁCIÓS KÖZPONT

201502925

Magyar tengerjog.

Tisztelt Akadémia!

A »magyar tengerjog«-ról szóló jelen értekezésem — melynek kapcsán ismételve köszönetet mondok a t. Akadémiának a megválasztatásomban nyilvánuló megtiszteltetésért — oly tárgyra vonatkozik, melyről minden közelebbi kutatás nélkül is merem állítani, hogy a t. Akadémiának oly gazdag és változatos munkálatai között még nem fordul elő.¹⁾ Természetes következménye ez annak, hogy eddigelé a magyar jogtudomány általában nem ismert magyar tengerjogot, mint a nemzeti jog oly sarját, melylyel tudományosan foglalkozni lehetne és kellene; sőt bizonyára sok ember ajkán lesz a kérdés, vajjon magyar tengerjog valóban létezik-e? A midőn tehát ezen a téren néminemű úttörői szerepre vállalkozom, a mire a képesítést különösen a magyar kormány megbízásából a tengerjog terén teljesített codificatórius működésem által szereztem, mindenekelőtt azt kell kimutatnom, hogy valaminthoz nem pusztán képzelet, hogy van magyar tengerpart és magyar tengeri hajózás: azonképen a magyar tengerjog is valóság, nem csupán fictió.

Igaz azonban, hogy ez a magyar tengerjog hosszú ideig s nagyrészt még mai napság is csak annyiban magyar, a mennyiben a magyar tengeri kereskedelemre alkalmaztatik. De hogy olyan értelemben is magyar volna, hogy a magyar törvényhozás terméke lenne: arról csak a legújabb időben lehet beszélni. Oly magyar tengerjogra pedig, mely a tulajdonképeni magyar nemzet sajátos gondolkodásának bélyegét viselné magán, annak folytán, hogy a magyar tengerparti lakosság olasz és horvát, gondolni sem szabad.

¹⁾ Felejtethlen emlékü *Wenzel Gusztáv* 1847. aug. 26-án rokon tárgyról tartotta szintén székfoglalóját: *Magyarország tengeri viszonyai története* cím alatt, de ez a tengerjogról csak egészen mellékesen emlékezik meg. L. *Magy. Akadémiai Értesítő* 1847-ről. Kiadta Toldy Ferencz. 257. s. k. lap.

I.

Századokon keresztül egyáltalában nem találunk a jelenlegi magyar tenger melléken oly jogforrást, mely valamennyire hazai talajon fakadt, vagy bárcsak az osztrák kormánytól származott volna. Csak a *dalmát* városokban készültek némely helyhatósági szabályok már a XIV. század kezdete óta. Így nevezetesen: *Zárában*,¹⁾ *Spalatóban*,²⁾ *Raguzában*,³⁾ *Cattaróban*,⁴⁾ valamint *Lesina*,⁵⁾ *Curzola*⁶⁾ és *Melida*⁷⁾ szigetein. De ezek sem voltak eredetiek, hanem velencei minták szerint alkottattak, a mint hogy Dalmácia művelődése és közigazgatása általában a velenceiek befolyása alatt fejlődött még azon részeiben is, melyek közvetlenül Velence uralma alatt nem állottak. Ha ennél fogva a magyar tengerparton valamely jogvita eldöntése vált szükségessé, a mi annak csekély kereskedelmi forgalma mellett bizonyára ritka eset volt: nem maradt más hátra, mint vagy a hatalmas szomszéd: *Velence* jogát, vagy pedig azokat a jogszabályokat alkalmazni, melyek a földközi tengeren általában követték.⁸⁾ Így nevezetesen azt a híres joggyűjteményt, mely a *Consulado del mare* elnevezés alatt valószínűleg a XIV. század második felében (1370 körül) *Barcellona*-ban szerkesztetett s csakhamar az egész földközi tengeren uralkodóvá vált, sőt az atlanti és északi tenger partjain is figyelembe vétetett.⁹⁾

¹⁾ L. ezeket *Pardessus* Collection de lois maritimes antérieures au 18. siècle. VI. köt. 605.—622. lap.

²⁾ L. ezeket *Hanel* Monumenta historica-juridica Slavorum meridionalium. Zágráb, 1878. I. köt. 2. rész.

³⁾ L. Monumenta Ragusiana. Libri reformationum. 2 kötet. Zágráb, 1879., 1882.

⁴⁾ *Pardessus* id. m. V. 96—98. l.

⁵⁾ *Pardessus* VI. 622. s k. l.

⁶⁾ *Pardessus* V. 98, s k. l., *Hanel* I. köt. 1. rész.

⁷⁾ L. *Wenzel G.* Archiv für österreichische Geschichtsquellen III. köt. 10. s k. l.

⁸⁾ V. ö. *Pardessus* id. m. V. köt. 18. lap; *Wagner* Handbuch des Seerechts. I. Leipzig, 1884. 80. lap.

⁹⁾ L. ennek szövegét és közlőkészési történetét *Pardessus* id. m. II. köt. 1. s k. l.

Az első lépések arra, hogy a magyar és egyúttal osztrák tengeri kereskedelem viszonyai államhatalmilag rendeztessenek, *III. Károly* király alatt tétettek. Különösen megemlítendő az 1717. évi június 2-kán kelt nyiltparancs, mely az adriai tengeren a forgalom szabadságát mondja ki s a tengeri kereskedelemmel foglalkozó alattvalóknak hathatós támogatást, rendezett és gyors igazságszolgáltatást ígért.¹⁾ Még nagyobb fontossággal bírt a Törökországgal 1718-ban kötött s a szabad hajózást és a kalózkodás elleni védelmet biztosító *passarowitz-i* béke folytán 1719. évi márczius 18-án kibocsátott nyiltparancs, mely a kereskedelem szabadságát és előmozdítását még jobban részletezi, *Fiume* és *Trieszt* városát szabad kikötőnek nyilvánítja s mindkét helyen kincstári raktárak és előlegezési bank felállítását ígéri, a kereskedők részére külön váltóbiróság és gyors eljárás behozatalát rendeli, a partvetési jogot eltörli vagyis a hajótörésből származó dolgok elsajátítását megtiltja stb.²⁾ Az idézett és más rendeletek azonban, melyek különben sem lettek minden részükben foganatosítva, teljesen háttérbe szorítottak *Mária Terézia* királynő gondoskodása által, a ki alatt a tengerészeti ügyek ellátása először nyert rendszeres alakot és valódi állami jelleget s a ki számos egyéb intézkedés mellett megalkotta azt a mondhatni epochális jelentőségű tengerészrendtartást, mely *Editto politico di navigazione mercantile* cím alatt 1774. évi ápril hó 25-kén kibocsátva, csekély módosításokkal tengerjogunknak még ma is érvényben álló alapja. E rendelet egész kis törvénykönyv, mely 7 fejezetben (*articoli*) és mindegyikben külön számított összesen 189 szakaszban (§§.) a tengerészeti hatóságokat és a tengerész-személyzet jogait és kötelességeit oly részletességgel és korához képest oly kitűnően szabályozza, hogy több tekintetben még az oly híres 1681. évi francia *Ordonnance de la marine*-nal is vetekedik.

¹⁾ L. e nyiltparancs szövegét *Becher* Die österreichische Seeverwaltung. Triest, 1875. cz. munka 43. lapján.

²⁾ L. szintén *Bechernél* id. m. 45. s k. l.

II.

Bármily jeles alkotás volt is azonban az *Editto politico* az akkori viszonyok között, a gyorsan fejlődő tengeri forgalom igényei azt idővel mégis meghaladták. E mellett távol állt attól, hogy az összes tengerjogi viszonyokat szabályozza, sőt ezeknek igen nagyrésze általa nem is érintetett. Ez áll különösen a *magánjogi* viszonyokról, melyek közül az *Editto politico* voltaképen csak a hajószemélyzet szolgálati viszonyait szabályozta: míg ellenben a tengeri magánjog alkatrészeit képező egyéb viszonyokról: a hajótulajdoni és zálogjogi viszonyokról, az árú- és személyfuvarozásról, a hajókölcsönről, a hajókárról, a hajóösszeütközésről, a tengeri biztosításról stb. semmi vagy csak egészen mellékes intézkedéseket tartalmaz. Természetes dolog ennél fogva, hogy az *Editto politico* már kezdettől fogva lényeges kiegészítésre szorult, a melyre részben a már említett *Consulado del mare*, részben az egyetemes jellegű európai tengerjog ¹⁾ alkatrészét képező újabb jogforrások, köztük a szintén már idézett 1681. évi francia *Ordonnance de la marine* két hírneves kommentárjával *Valin*-tól és *Émérigon*-tól ²⁾; részben pedig szokások szolgáltak. Később e kiegészítő jogforrások, sőt maga az *Editto politico* helyébe egy más nevezetes, az előbbieknél még egyete-

¹⁾ V. ö. erre nézve különösen *Wagner* id. m. 34., 45. s k. l. Érdekes, hogy *Angliában* ma is kétféle tengerjog van: az *Admiralty Court* által kiszolgáltatott ú. n. *general maritime law of England*, mely a koronként hozott belföldi törvényeken (*statute law*) kívül a római jog, a nevezetesebb közép- és újkori jogforrások és irodalmi művek alapján épült fel — és a többi bíróságok által kiszolgáltatott ú. n. *common law*, mely a nemzeti jogtelfogás kifejezője. Hogy a két rendbeli jog és bíróságok között nem hiányoztak surlódások és összeütközések, körülbelül úgy mint Rómában a *jus civile* és *jus gentium* között, könnyen el lehet képzelni. V. ö. *Pritchard Digest of Admiralty and Maritime Law*. 3. kiadás. London, 1887. I. köt. Preface XII—XIII. lap.

²⁾ *Valin* Nouveau commentaire sur l' Ordonnance de la marine du mois d' Août 1681. 2 kötet, először la Rochelle 1760. *Émérigon* Traité des Assurances et des contrats à la grosse. 2 kötet. Marseille, 1783. — Egyetemes jelentőségükről l. *Wagner* id. m. 49., 50. lap.

mesebb jelentőségre emelkedett jogforrás lépett: az 1807-ben alkotott francia *Code de commerce*, illetve ennek II. könyve, a mely épen a tengeri kereskedelmet szabályozza. I. Napoleon e törvénykönyvet olasz szövegben: »*Codice di commercio di terra e di mare pel regno d' Italia*« czim alatt már 1808. évi július 17-én hozta be az általa 1805-ben alakított olasz királyságban,¹⁾ melyhez nemcsak Velencze, hanem Déltirol, Dalmácia és Isztria is tartozott. Később pedig az 1811. évi ápril 15-kén kelt rendelettel kiterjeszté az általa 1809-ben alapított *illyriai* királyságra,²⁾ melyhez a mostani egész osztrák és magyar tengerpartot csatolta. A francia uralom nemsokára véget ért ugyan; mindazonáltal a francia törvény hatályban létének rövid ideje alatt is annyira meggyökerezett, hogy az mai napig is érvényben maradt. Az 1819. évi november 2-án kelt udvari rendelet kifejezetten megerősíté annak érvényét Dalmáciára nézve.³⁾ Hasonlóképen elismerte azt az 1819. évi január 20-án kelt udvari haditanácsi leirat a horvát tengerpartra nézve az által, hogy a *zenggi* kereskedelmi és váltótörvényszéket az addig fennálló törvények szerinti eljárásra utasította.⁴⁾ Ezzel szemben ugyan a magyar és osztrák tengerpart legfontosabb részében, t. i. a *fiumei* és *trieszti* területben a francia foglalás előtti törvények az 1814. évi szeptember 20-kán és 1816. évi május 4-kén kelt udvari rendeletekkel egyszerűen visszaállítottak.⁵⁾ De ennek daczára a *Code de commerce* tengerjogi része mint kisegítő jogforrás itt sem lépett hatályon kívül, hanem az *Editto politico* mellett épúgy alkalmaztatott tovább, mint az említett többi részekben. Hogy minő jogalapon? Eleinte minden jogalap nélkül, pusztán azon okból, mert már alkalmazták és szükség volt reá s észszerűtlen visszaesés lett volna, ha az *Editto politico* kiegészítésére ismét a régibb már fele-

¹⁾ Tényleg hatályba lépett 1808. szeptember 1-én. V. ö. *Blodig* Archiv für deutsches Wechselrecht, V. köt. (1857.) 210. lap.

²⁾ Tényleg hatályba lépett 1812. január 1-én. V. ö. *Desjardins* Introduction historique à l' étude du droit commercial maritime. Paris, 1890. 459. lap.

³⁾ V. ö. *Blodig* id. h. 60. jegyzet.

⁴⁾ L. az alább említett *Raccolta* II. köt. 399. lap.

⁵⁾ L. *Blodig* id. h.

dékenységbe ment jogforrásokat használták volna. Idővel pedig a *Code de commerce* alkalmazása annyira szokássá vált, hogy azt valósággal szokásjogilag recipiálnak lehetett tekinteni. Tényleg ezen jogalap az, a melyre annak érvényben léte a magyar és osztrák tengerpart utóbb említett részében úgy a tengerészeti hatóságok mint a bíróságok ¹⁾ részéről alapítatik s melynek alapján mint kötelező jogforrás a trieszti és fiumei tengerészeti hatóságok által olasz és német nyelven 4 kötetben kiadott hivatalos tengerjogi gyűjteménybe: *Raccolta delle leggi ed ordinanze concernenti il servizio marittimo e portuale. Trieste 1883—1886* is felvételre került.

III.

A tengeri ügyekben ítélő bíróságok tehát, nevezetesen a fiumei törvényszék és feljebbvitel folytán a budapesti kir. ítélőtábla és a m. k. Curia, még mai napság is egészen idegen, *francia jog* alapján ítélnék. A magyar törvényhozás általában csak az 1839/40. évi országgyűlésen foglalkozott először tengerjoggal, de ekkor is csak annyiban, a mennyiben az 1840. évi XV. t.-cz. (a régi váltótörvény) II. r. 26. §-a kimondja, hogy a *fiumei* váltótörvényszék illetőségéhez »a tengeri hajózásból eredő perek« is tartoznak s hogy »ezeknél azon közönséges szabálytól, hogy a felpereseknek az alperes törvényhatóságát kell követni, azon kivétel uralkodik, hogy az alperes, ha állása vagy lakhelye tekintetéből a fiumei váltótörvényszékhez nem tartoznék is, ítéletét ennuél kapja meg.« Hogy azonban a fiumei váltótörvényszék s hasonlóképen az 1844. évi VI. t.-cz. 10. §-a által a magyar tenger-melléki kormány kebelében szervezett váltófeltörvényszék

¹⁾ V. ö. m. k. Curia 5695/80., 3692/84., 7903/88. sz. határozatait, az előbbi kettőt *Zarevich* közleményében a Kereskedelmi jog és ismeretek tára I. kötetében 11. s k. l., az utóbbit Döntvénytár új. t. 20. köt. 161. lap. — *Ausztriára* nézve 1. *Raccolta* II. köt. 399. lap. és *Feichtinger* Diritto marittimo, 2. kiadásban Fiume 1894-ben megjelent munkáját 6. s k. lap.

minő anyagi jog szerint ítél a tengeri ügyekben? arról semmi intézkedés nem történt.

Az alkotmány visszaállítása óta a tengerjog is már sűrűbben fordul elő úgy a Törvénytárban, mint a Rendeletek Tárában. Első sorban szükségessé vált az *Ausztriához* való viszonyt a tengeri ügyekre vonatkozólag szabályozni, a mi az 1867. évi XVI. t.-cz.-be foglalt vám- és kereskedelmi szövetségben történt. Ennek VI. cikke kimondja többi közt, hogy »mindazon ügyeket illetőleg, melyek a tengeri hajózásra és egészségügyre vonatkoznak, *eggyforma törvényes szabályok* fognak a két fél között egyetértőleg megállapíttatni, addig pedig a jelenlegi szabályok maradnak érvényben;« s hogy »mind a két államterület tengerpartjain és mindkét fél kereskedelmi tengerészeténél *eggyforma tengeri magánjog* fog alkalmaztatni«. Hasonlag kimondja az 1878-ban megújított s az ez évi XX. t.-cikkben foglalt vám- és kereskedelmi szövetség VI. cikke, hogy »a kikötőügyi és a tengeri egészségügyi közigazgatás a tengeri hajózás üzésére és a tengeri egészségügyre vonatkozólag, mindkét állam területén a két fél kormányai által *egyenlő szabályok szerint* és általában *lehetőleg összhangzatosan* fog intéztetni«; továbbá, hogy »mindkét fél tengerpartjain és kereskedelmi tengerészeténél *eggyforma tengeri magánjog* fog alkalmaztatni és *annak korszerű átalakítása minél előbb fog eszközöltetni*«, — mely utóbbi kijelentéseket az 1887. évi XXIV. t.-cikkbe foglalt jelenleg fennálló vám- és kereskedelmi szövetség érintetlenül hagyott.

Kitetszik ebből, hogy a tengerjog nem képez ugyan tulajdonképeni *közös ügyet* Ausztriával oly értelemben, mint a hadügy és haditengerészet vagy a külügy; de azért mégis közös annyiban, a mennyiben csak közös egyetértéssel és összhangzatosan állapítható meg. Ennek folytán önálló nemzeti fejlődés a tengerjog terén eleve ki van zárva; sőt eddigelé Magyarország még a *paritás* elvének megfelelő módon sem tudott érvényesülni, hanem teljesen Ausztria uszályhordozója volt, nemcsak ennek nagyobb tengeri helyzete következtében, hanem főleg azért, mert Ausztria hosszas tapasztalatokkal bíró tisztviselőkkel rendelkezett, holott

Magyarországnak a tengerészeti ügyekhez alaposan értő egyéneket még nevelnie kell. Hátránya a közönségnek továbbá az, a mi minden közönségnek következménye, hogy a megfelelő szabályok alkotása és különösen a tengerjognak már oly régen kilátásba vett reformja fölötte lassan halad előre s ki tudja: még meddig fog elhúzódni?

Eddigelé a vám- és kereskedelmi szövetség első megkötése óta, tehát több mint 25 év alatt, a kereskedelmi törvényben (1875. XXXVII. t.-cz.) foglalt néhány nem specifikus tengerjogi, hanem csak a tengerjogi ügyletekre vonatkozó kijelentéseken kívül,¹⁾ még csak *három* kisebb törvény megalkotása sikerült: az 1871. évi XVI. t.-cz. a tengeri hajók köbözéséről; az 1879. évi XVI. t.-cz. a tengeri hajók lajstromozásáról és az 1883. évi XXXII. t.-cz. a kikötői illetekekről. Azonkívül létrejött néhány fontosabb *rendelet*, mint nevezetesen, a fumei törvénykezést ideiglenesen szabályozó 1871. szeptember 14-én kelt és a kereskedelmi eljárást szabályozó 1875. és 1881. évi rendeletektől eltekintve, melyek a fumei törvényszék tengerjogi illetőségét állapítják meg, a következők: az 1879. évi október 1-jén kelt rendelet az 1879. XVI. t.-cz. végrehajtásáról; az 1880. évi január 20-kán és 1881. márczius 7-kén kelt rendeletek a hajóösszeütközések megakadályozására vonatkozó határozatokról; az 1881. évi február 20-kán kelt és az 1891. évi június 25-kén kelt rendelet által helyettesített rend. a hajónyilatkozványokról; az u. a. évi szeptember 9-kén kelt rend. a fumei tengerészeti iskola szervezetéről; az 1883. szeptember 1-jén kelt rend. a személyszállító hajókra vonatkozó biztonsági intézkedésekről; az 1884. márczius 24-kén kelt s az 1892. aug. 20-kán kelt rend. által kiegészített rend. a kikötői rendtartásról; az u. a. évi október 25-én kelt rend. a kedvtöltésre szolgáló és hasonló hajók (u. n. yachtok) lajstromozásáról; az u. a. évi december 1-jén

¹⁾ Ezek: a K. T. 258. §. 5. pontja, mely kimondja, hogy árúk és személyek tengeren való fuvarozásának elvállalása és hajókölesönök kötése kereskedelmi ügyletet képez; továbbá a 295. §., mely szerint a tengeri hajósok elismervényei és a hajókölesönlevelek, a meny nyiben rendeletre lettek kiállítva, háttirattal átruházhatók.

kelt rend. a segélynyújtási kötelességről; az u. a. évi december 5-kén kelt rend. a tengeri halászatról; az 1885. szeptember 25-kén kelt rend. a hajónapló vezetéséről; az 1888. július 1-jén kelt rend. a parti kalauzokról stb.

IV.

Látni való, hogy a meghozott törvények és rendeletek túlnyomóan *közigazgatási* természetűek. A mi ellenben a tulajdonképeni tengerjogot, különösen a tengeri *magánjogot* illeti: ennek alkotmányos úton való újjászabályozása még mindig várat magára, daczára, hogy a kölcsönös tárgyalások már 1870 óta folynak. Az *Editto politico* helyébe teendő új *tengerészrendtartás*, a mely egyúttal a speciális tengeri *büntetőjogot* is magában foglalja, egyszer már eljutott odáig, hogy a képviselőház elé terjesztetett, a mi 1887-ben történt.¹⁾ Azonban a javaslatot, mely nagyrészből nem más, mint az 1872. évi német *Seemannsordnung* fordítása, még bizottságilag sem tárgyalták le teljesen, nem hogy törvényerőre emelkedett volna; a minek okai egyrészt szerfölött hiányos és hibás szövegezése, másrészt pedig közjogi akadályok voltak. Kifogás tétetett ugyanis Horvát-Szlavonország részéről a *büntetőjogi* intézkedések miatt, melyekre vonatkozólag azt vitatták, hogy miután az igazságszolgáltatás és különösen a büntetőjog is az 1868. évi XXX. t.-cz. értelmében *autonom* horvát ügyet képez: a közös magyar országgyűlés a tengerészetre vonatkozólag sem hozhat oly törvényt, mely ezen autonómiába ütközik. Azonban a horvátoknak ebben nem volt igazuk, mert az id. t.-cz. 48. §-a a »*tengerészeti jog kiszolgáltatását*« kifejezetten kiveszi; azt pedig nem lehet mondani, hogy a tengerészeti jog épen csak a tengeri *magánjogot* jelenti, a mikor mindenütt a világon különleges tengeri büntetőjogi szabályok is vannak. Hasonlóképen nem tesz különbséget tengeri magán- és büntetőjog között a fiumei törvénykezés ideiglenes szabályozása tárgyában 1871. évi szeptember 14-kén kelt s még ma is érvényes rendelet, midőn a 3. §-ban

¹⁾ I. 1887. évi országgyűlés képviselőházának irományai I. köt. 152. s k. lap.

kimondja, hogy »a fiumei kir. törvényszék hatósága alá tartoznak: Fiume sz. kir. város és kerület, Buccari kerület és Fiume-megye tengerpartja *tengerjogi ügyekben*«. A magyar kormány nem is mulasztotta el ezt erélyesen érvényesíteni, de az erre vonatkozó tárgyalások mégis 6 évig húzódtak, míg végre az 1893. év folyamán sikerült a horvát bánt arra bírni, hogy kifogását visszavonja s a magyar álláspont jogosságát ismerje el. Időközben Ausztriában is változott némileg a helyzet a birodalmi tanácsban történt módosítások folytán, úgy hogy újabb érdemleges tárgyalásokra volt szükség, melyekből a javaslat lényegesen megváltozva került ki. Remélhetőleg ez az új javaslat nem sokára a törvényhozás elé fog terjesztetni s miután a főakadály szerencsésen elhárítottatott, talán rövid idő alatt törvény is lesz belőle.

V.

A tengeri *magánjoggal*, sajnos, még nem jutottunk ennyire! Az igaz, hogy ez a reform nagyobb, fontosabb és nehezebb része, mely épen azért sokkal több tanulmányt és körületekintést igényel, feltéve, hogy azt saját erőnkkel s nem egyszerű *receptióval* akarjuk keresztülvinni. Az osztrák kormány ugyan erre nézve is kezdettől fogva azt az álláspontot foglalta el, hogy nekünk önálló alkotásra nincs szükségünk. Tökéletesen eleget teszünk szerinte a reformkövetelménynek, ha a *német kereskedelmi törvényt*, illetve ennek a tengerjogot tartalmazó V. könyvét, némi csekély módosításokkal recipiáljuk, a mint ezt Ausztria már 1862-ben szándékolta, a mikor a német keresk. törvény szárazföldi részét fogadta el. Át is küldött a magyar kormányhoz a német keresk. törvény receptióját magában foglaló javaslatot, először már 1870-ben, később ismételve s némi változtatásokkal 1874-ben és 1887-ben.¹⁾ De habár a magyar kormány eleinte hajlandó volt is ennek elfogadására, sőt a magyar kereskedelmi

¹⁾ Az utóbbinak czíme: *Entwurf über das österreichische Privatrecht*. Összesen 448 szakasz. A német K. T. V. könyv 4. czímének a hajólegénységre vonatkozó rendelkezései kihagytak, mert ezek az 1872. évi már id. német *Seemannsordnung* által helyettesítették

miniszter 1873-ban kijelentette, hogy a német törvényt egészen változatlanul óhajtáná életbeléptetni, a mit még az osztrákok is sokallottak: mindinkább megérlelődött az a felfogás, hogy a német keresk. törvény receptiója nem lehetséges. Bármily jeles törvény legyen is a német, bármily nagy haladást jelentett is a megelőző törvényhozási alkotásokkal szemben: annyi bizonyos, hogy az a maga egészében teljesen idegen előttünk, holott a francia jog a mi létező jogunk, a melylyel a tenger melléki lakosság annyira összeforrott, hogy figyelmen kívül hagyása vagy egyszerű félretétele határozott törvényhozási hiba volna. A törvényhozás egyik alapelve, hogy a meglévő alapon építsen tovább. A létezőt eldobni, *tabula rasa*-t csinálni s egészen újat alkotni legfeljebb akkor indokolt, ha a régi jogállapot az új viszonyokkal teljes ellentétben áll. De ez az eset a nálunk alkalmazásban levő francia tengerjognál nem forog fenn. A tengerészeti viszonyok az utolsó évtizedek alatt sokat változtak ugyan, a mit a törvényhozásnak mindenestre tekintetbe kell vennie. De alapjukban véve ma is olyanok, mint a század elején s ha a *Code de commerce* az új viszonyoknak teljesen nem is felel meg többé, sőt voltaképen már eredetileg sem volt kielégítő s önálló törvényhozási alkotás, hanem leginkább csak az 1681. évi *Ordonnance* utánzata:¹⁾ azt még sem lehet mondani, hogy e törvénykönyvet még a reform alapjául sem lehet már venni. Valamennyi nemzet, mely a francia jog területéhez tartozik s később a tengeri jogot újból szabályozta, megcáfolja e feltevést. Sőt maga a német K. T. is czáfolatot tartalmaz erre nézve, midőn köztudomású dolog, hogy maga is ugyancsak a francia jogból indult ki.

De ha a francia jog nem is volna nálunk tényleg s innen, mint említők, a *tengerészrendtartás* javaslatába mentek át. Ennek daczára maga a cím, az utóbbira való utalást tartalmazó egy szakasszal meghagyatott!

¹⁾ Ezt maguk a francziák is elismerik. V. ö. különösen *Desjardins* id. m. 250. l.; *Lyon-Caen* és *Renault* Précis de droit commercial II. kötet 13. lap. — A *Code de commerce* szárazföldi része sem egészen önálló alkotás, hanem az 1673. évi *Ordonnance du commerce* utánzata.

alkalmazásban: még akkor sem volna helyes, ha mi a német tengerjogot a maga egészében egyszerűen recipiálnók. Bizonyos mindenekelőtt az, hogy *jogegységi érdekek* e receptió mellett nem harcolnak. *Politikai* szempontból ily érdek létezhetett a hatvanas évek elején, mikor Ausztria külpolitikájának súlypontja Németországban volt. De e részben a viszonyok gyökeresen megváltoztak. Magyarországra nézve pedig a német joggal való közösség politikai érdek soha sem volt. De nem létezik jogegységi érdek *gazdasági, forgalmi* tekintetben sem. Köztudomású dolog, hogy a mi *tengeri* forgalmunk Németországgal vajmi csekély s hogy ellenkezőleg leginkább a francia-olasz tengerjog területeivel állunk összeköttetésben. E részben egészen más a helyzet, mint a szárazföldi kereskedelem tekintetében, a mely tudvalevőleg éppen Németországgal, mint a legnagyobb határállammal, a leg-sűrűbb. Ugyanazért a mily indokolt volt Ausztriában a német K. T. négy első könyvét behozni s hogy még Magyarország sem vonta ki magát a gazdaságilag követelt jogegység lehető megközelítése alól Németországgal, midőn a kereskedelmi és a váltótörvényt alkotta meg: éppannyira indokolatlan volna ezt a jogegységet a tengeri viszonyokban is keresztülvinni; eltávolítván bennünket jogilag éppen azoktól, a kikre gazdaságilag leginkább vagyunk utalva.

De a német tengerjog receptiója annak *belső mivoltában* sem talál elegendő igazolást. Nem kell ám hinnii, hogy a német tengerjog minden kritikán felüli alkotás! Vannak ennek is hiányai és fogyatkozásai; egészben véve pedig annyira theoretikus, terjengős¹⁾ és nehézkes, hogy tanulmányozása és alkalmazása a tengerjoggal úgyis csak kivételesen foglalkozó magyar bírák részéről szinte leküzdhetlen feladat lenne. E tekintetben a német K. T. tengerjogi része messze elmarad annak szárazföldi részétől, úgyszintén a német váltórendszabálytól, a melyeknek rövidsége,

¹⁾ A német K. T. tengerjogi része nem kevesebb mint 480 cikket foglal magában. Ezzel szemben a *Code de com.* tengerjogi része csak 247, a *belga* törvény csak 237, az *olasz* K. T. 335, a *spanyol* K. T. 297, a *portugálliai* 207, az új *svéd* törvény 332, a *dán* 315 cikket tartalmaz.

szabatossága és áttekinthetősége ritkítja párját. Ezt nemcsak Németországon kívül állítják,¹⁾ hanem maguk a németek is elismerik,²⁾ valamint tény az, hogy a német K. T. számos intézkedése a gyakorlati alkalmazásban egyenesen helytelennek bizonyult, miért is a német tengerjog *revíziója* már huzamos idő óta állandó napirenden van.³⁾

Lehetetlennek tűnik fel végül a német tengerjog receptiója, ha figyelemre méltatjuk azon nagy változásokat, melyeket a tengerjogi törvényhozás más államokban épen a német keresk. törvénykönyv megalkotása óta szenvedett. Azon több mint 30 évi időközben, mióta a német tengerjog érvénybe lépett, a többi állam nem szorítkozott csupán arra, hogy a német törvény haladottabb intézkedéseit megismerje és magáévá tegye, hanem a német törvényt sok tekintetben meg is haladta. A mennyit tehát más nemzetek nyertek a németektől, ugyanannyit nyerhetnek most a németek ismét ő tőlük. A mi pedig magunkat illet: mi valóban a legnagyobb szegénységi bizonyítványt állítanak ki magunknak, ha a német törvény receptiójához most is ragaszkodva, a tengerjog terén előfordult újabb jelenségek elől szemet hunynánk s azokat hasznunkra nem fordítanók.

VI.

Hogy minő nagy számban vannak ily újabb jelenségek a német keresk. törvény megalkotása óta, annak bebizonyítására utalunk különösen a következőkre:

1. Mindenekelőtt azon kiterjedt reform-munkálatokra, melyek a mi tengerjogunk hazájában: *Franciaországban*, teljesítették. Már régóta sürgették a francia kereskedelmi körök a *Code de commerce* II. könyvének revízióját; míg

¹⁾ V. ö. *Desjardins* Traité de droit commercial maritime III. köt. 488. lap és Introduction historique 466. lap.

²⁾ L. pl. *Goldschmidt* System des Handelsrechts. 3. kiadás 226. lap.

³⁾ V. ö. különösen *Gareis-Fuchsberger* Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. 878. s k. l.

végre a kormány 1865-ben külön bizottságot szervezett e célra, a mely több albizottságban s ismételt beható tanácskozások után egy terjedelmes törvényjavaslatot dolgozott ki. E javaslat 1867-ben külön magyarázó indokolással ellátva közrebocsátatott;¹⁾ azonban a nemsokára bekövetkezett politikai események miatt parlamentáris tárgyalás alá nem került. A harmadik köztársaság megalapítása után pedig a közvélemény egyelőre beérte azzal, hogy a reform csak részlegesen, a legszükségesebbre szorítva vitessék keresztül. Így keletkezett az említett javaslat alapján s abból kiszakítva az 1874. évi december 10-kén kelt s később az 1885. évi július 10-kén kelt törvény által helyettesített törvény a *tengeri jelzálogról (loi sur l'hypothèque maritime)*, mely azonban a *Code de commerce* több rendbeli módosítását is foglalja magában; továbbá az 1885. évi augusztus 12-kén kelt törvény, mely a *Code de commerce* több fontos, összesen nyolcz cikkét (216, 258, 262, 263, 265, 315, 334 és 347.) módosítja. De habár ekkép a tengerjog teljes reformja Franciaországban hosszabb időre halasztást szenvedett is, a fentebb említett javaslat, épúgy mint a meghozott részleges törvények mintául szolgáltak a más államok által fogamatba vett reformnál. Ez történt különösen:

2. *Belgiumban*, a hol az ott szintén érvényben állt francia *Code de commerce* II. könyve az 1879. évi augusztus 21-kén kelt törvény által helyettesített s ezen reform legfőképen épen a francia »*Projet de révision*« alapján vitetett keresztül.²⁾ Az újabb reformok közül említendő továbbá:

3. Az 1882. évi ápril 2-kán kelt új olasz »*Codice di commercio*«, a mely daczára annak, hogy a francia *Code* alapján készült 1865. évi kereskedelmi törvényen épült fel,

¹⁾ Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. *Révision du livre II. du Code de commerce*. Imprimerie impériale. Août 1867. 4°. Összesen 433 cikk. — *Note explicative sur le projet de révision du livre II. du Code de commerce*. Imprimerie impériale. Août 1867. 4°. 139 lap.

²⁾ V. ö. *Lantsheere* volt belga igazságügyminiszter nyilatkozatát a törvényjavaslat tárgyalásakor. *Annuaire de législation étrangère* IX. année. 505. lap.

mégis sokat vett át különösen a német törvényhozásból, ezzel megmutatván nekünk is az utat, melyet a tengerjog kidolgozásánál követnünk kell;

4. az 1885. évi augusztus 22-kén kelt új *spanyol* kereskedelmi törvény;

5. az 1887. évi szeptember 1-jén kelt új *román* keresk. törvény, a mely teljesen az új olasz keresk. törvény után készült;

6. az 1888. évi június 28-án kelt új *portugáliai* keresk. törvény, melyen az új olasz keresk. törvény befolyása szintén erősen érezhető;

7. a *skandináviai* államok által főleg a német keresk. törvény befolyása alatt közösen keresztül vitt tengerjogi codificatio, melynek eredményeként eddig az 1891. évi június 12-kén kelt *svéd* és az 1892. évi ápril 1-jén kelt *dán* tengerjogi törvénykönyv tétetett közzé; míg *Norvégiában* az ezekkel egyenlő javaslat legközelebb fog törvényerőre emelkedni.

8. E nagyobb törvényhozási alkotásokon kívül említendő még számos részleges törvény a különböző államokban, így nevezetesen *Nagybritanniában* a különféle *Merchant Shipping Act*-ok, az *Északamerikai-Egyesült-Államokban* különösen a hajóvállalkozók felelősségéről, a tengeri jelzálagra vonatkozó részleges törvények stb. Utalunk végül azon nevezetes törekvésekre, melyek már huzamos idő óta a tengeri jog *nemzetközi egyenlítésére* irányulnak; ezek között az *Association for the reform and codification of the Law of Nations* különböző tanácskozmányaira, melyeknek pl. a hajókár (avaría) vonatkozó u. n. *York and Antwerp rules* elfogadása és egy hajóselismervény-minta (*connaissance*) felállítása által már gyakorlati eredménye is volt. Továbbá a belga kormány kezdeményezése folytán 1885-ben *Antwerpen*-ben és 1888-ban *Brüsszel*-ben tartott nemzetközi kereskedelenjogi congresszusokra, melyek a tengerjogra vonatkozólag kiterjedt szabályokat állítottak fel; végül az 1892-ben *Genovában* tartott, bár az előbbieknél kevésbé jelentékeny nemzetközi tengerjogi congressusra.

VII.

Nagyon hálás dolog volna ezen külsőleges szemlét a tengerjog újabb haladásának belső, érdemleges feltüntetésével kiegészíteni. Ez azonban egész könyvet foglalna magában. Ugyanazért csak néhány oly főkérdés mai állása iránt akarok tájékoztatást nyújtani, a melyekből legjobban látható, hogy mennyire nem szabad a tengerjog codificációjánál egyoldalú német minta után indulni. E részben első sorban a *tengeri jelzálog* nagyhorderejű kérdésére akarok utalni.¹⁾ A német keresk. törvény ezt nem vette fel, s az annak receptióját tartalmazó osztrák javaslat sem vett róla tudomást. Pedig ezen intézmény ma már Európaszerte annyira meghonosítotttnak tekinthető, hogy annak szabályozásától teljességgel lehetetlen eltekinteni, a mint hogy az érdekelt körök ezt már többször sürgették is, sőt arról is volt szó, hogy a tengeri jelzálog esetleg a teljes reformot megelőzőleg külön törvényben szabályoztassék. A tengeri jelzálog intézményének meghonosítása sokáig küzdött ugyan egyrészt a modern jognak azon felfogásával, hogy ingó dolgokra, a melyek közé természetüknél fogva a hajók is tartoznak, csak kézi zálog lehetséges; másrészt azzal a megfontolással, hogy a hajó éppen azért, mert helyhez nincs kötve, nem nyújthatja azt a biztosságot, mint az ingatlan. Ehhez hozzájárul, hogy az összes fennálló törvényhozások szerint a hajót több rendbeli törvényes zálogjog terheli, melyeket a jelzálog kedvéért eltörölni nem lehet s hogy ezenfelül a hajó elzálogosításával u. n. hajókölcson (*Bodmerei, contrat à la grosse*) is vehető, a mely a jelzálogot szintén megelőzi; minél fogva ennek értéke fölötte problematikus színben tűnik fel. Mióta azonban az *angol jog* a hajólajstrom intézményével kapcsolatban a lajstromba való bevezetés útján megszerezhető és a continen-tális jelzáloggal lényegileg egyenlő u. n. *mortgage*-t fejleszt-

¹⁾ Erről már írt nálunk *dr. Feichtinger Elek* a Kereskedelmi jog és ismeretek tára cz. már megszűnt folyóirat 1871. évi 7. számában és a Pester Lloydban.

tette ki¹⁾): a tengeri jelzalog intézménye folytonos hódításokat tett s ma már majdnem mindenütt el van ismerve. Bármennyire ellenállt is az angol példának a német keresk. törvény tárgyalására összehívott értekezlet Hamburgban, hangsúlyozván a tengeri jelzalog csekély gyakorlati értékét s feltvén a német hajó-vállalkozók soliditását, attól tartván, hogy idegen tőke segítségével nagyon könnyelműen fognak hajókat szerezni²⁾): ez magában Németországban sem akadályozta meg a tengeri jelzalog elismerését a partikuláris törvényhozások részéről. Az egyes német tengerparti államok a tengeri jelzalogot successive elismerték és szabályozták s most már egy sincs, a mely a keresk. törvény elutasító álláspontját foglalná el. Így elismerte azt *Poroszország* a keresk. törvény életbeléptetésére vonatkozó törvényben (Einführungsgesetz) 1861-ben, *Oldenburg* az 1876. ápril 3-kán kelt törvényben, *Mecklenburg* az 1881. márczius 28-kán kelt törvényben, *Lübeck* az 1882. évi január 18-kán kelt törvényben, *Hamburg* az 1885. évi ápril 27-kén kelt törvényben és végül *Bréma* az 1887. évi deczember 15-kén kelt törvényben. Legújabbban pedig felvétellett a német birodalom számára alkotandó polgári törvénykönyv javaslatába. A többi continentális államokban különösen a francia kezdeményezés volt irányadó hatással. A már említett 1874. évi törvény ugyan eleinte nem mutatott fel nagy gyakorlati eredményeket. Később azonban, különösen az 1885. évi törvényben történt módosítások folytán, a tengeri jelzalog intézménye mindinkább növekedő hasznára vált a francia tengerészetnek.³⁾ E kedvező tapasztalatok súlya alatt *Belgium* is sietett a tengeri jelzalogot elfogadni az 1879. évi tengerjogi törvényben. Hasonlóképen követte a jó példát *Olaszország* az új keresk. törvényben, bár a jelzalog kifejezését

¹⁾ Az 1854. évi *Merchant Shipping Act* 66. s k. cikkeiben.

²⁾ I. Protokolle der Kommission zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches. IV. kötet 1711. s k. lap.

³⁾ *Desjardins* id. m. V. köt. 364. lap közli, hogy míg pl. 1875-ben még csak 21 jelzalog iktattatott be 318,000 frank erejég, addig a következő években már több millióra rug a jelzalogkölesönök összege, 1884-ben pedig már 40 millió frankot halad meg.

nem tartotta alkalmazhatónak, hanem a »*pegno sulla nave*« kitételt használja ; továbbá *Portugália* szintén az új keresk. törvényben ; míg pl. *Spanyolországban* megfelelő javaslatok készültek.¹⁾

A tengeri jelzálognak ezen általános elfogadása és felhasználása után valóban nagy hiba volna, ha azt a magunk részéről is el nem ismernők, meg lévén győződve, hogy az elhelyezést kereső tőke nálunk is szívesen fogja e hitel-eszközt megragadni, főleg ha a hajótulajdonosok a biztosítás okszerű felhasználása által ki fogják egészíteni a biztonság azon hiányosságát, melyben a tengeri jelzálog szemben az ingatlanokra vonatkozó jelzáloggal szűkölködik. Egyébiránt egészen fölösleges arról beszélni, hogy a tengeri jelzálog intézménye nálunk *behozassék*, a midőn az nálunk már törvényileg is el van ismervé az 1879. évi XVI. t.-czikkben, melynek 12. §-a szerint a hajólajstromban »egy rovat szolgál jegyzeteknek, melynek a hajó vagy a hajórészletek zálogolásának s a zálogolások átruházása vagy törlésének stb. beiktatására ;« — a midőn továbbá a hajótulajdonosok és a hitelezők ezen intézménnyel nálunk már huzamos idő óta tényleg élnek s a hajólajstromok úgy a magyar, mint az osztrák partvidéken nem kis számú zálogjogi bejegyzéseket tartalmaznak.²⁾ A mire jogi tekintetben még szükségünk van, az egyedül az, hogy a tengeri jelzálog intézménye közelebbről szabályoztassék, a mi elől annál kevésbé zárkózhatunk el, mert minden elvi elismerés daczára is gyakran merülnek fel kételyek az iránt, hogy a mi hajólajstromainkban bejegyzett zálogjogok minő hatálylyal bírnak? úgy hogy tehát a tengeri jelzálog szabályozása már a jogbizonytalanság megszüntetése miatt sem mellőzhető.

¹⁾ Közölve *Gonzalez Revilla* a »La hipoteca naval« cz. jeles munka szerzője által a »Bulletin de la société de législation comparée« 1892. évi 8. és 9. füzetében.

²⁾ A trieszti tengerészeti hatóság kimutatása szerint az osztrák területen 1893-ban be volt jegyezve : 22 hosszújárati hajóra 75 zálogjog több mint $\frac{1}{2}$ millió értékben ; 10 magyparthajózási hajóra 18 zálogjog közel 120,000 frt értékben és 79 kisparthajózási hajóra 85 zálogjog közel 300,000 frt értékben. A magyar tengerparton csupán az »Adria« hajóira 3 millió forint van zálogjogilag bejegyezve.

VIII.

Kapcsolatban a tengeri jelzáloggal megemlítjük az annak feltételét képező *hajótulajdont*, a melyre nézve a német keresk. törvény álláspontja szintén nem felel meg az európai közfelfogásnak. A német K. T. ugyanis a tengeri hajók tulajdonára nézve elvileg az ingó dolgok tulajdonára vonatkozó szabályokból indul ki s mindössze azt a kivételt állapítja meg, hogy az átadás nem szükséges, ha a felek kikötötték, hogy a tulajdon azonnal a szerződés megkötésével menjen át a megszerzőre.¹⁾ Majdnem mindenütt másutt ellenben kifejlődött az a felfogás, hogy a hajó tulajdonának megszerzésénél nem az ingókra, hanem az ingatlanokra vonatkozó szabályokat kell követni s ennek megfelelőleg a hajó-lajstromot *telekkönyvi* jelentőséggel felruházni, a mint ez már a tengeri jelzálognál is keresztül van vize. E részben utalunk első sorban *Francziaországra*, a hol a II. év vendémiaire 27-én kelt törvény alapján, a mely a tulajdonátruházás bejegyzését a vámhatóságnál vezetett lajstromba (*transcription en douane*) és annak a lajstromozási okmányon (*acte de francisation*) való kitüntetését rendeli, általánosan elfogadott s a párisi semmitőszék által is megerősített gyakorlattá vált, hogy a tulajdonátruházás harmadik személyek ellen csakis ezen, bár inkább közrendészeti okokból előírt bejegyzés által tekintetik befejezettnek.²⁾ A már említett 1867. évi *Projet de révision* pedig e gyakorlatot törvényileg szentesíteni is akarta (194. czikk.). Hasonló állást foglalnak el továbbá az 1838. évi *németalföldi* keresk. törvény (309. cz.), az 1854. évi *angol Merchant Shipping Act* (57. cz.), az 1879. évi *belga* tengerjogi törvény (2. cz.), az új *olasz* keresk. törvény (483. cz.), az új *spanyol* keresk. törvény (573. cz.), az 1850. évi július 27-kén kelt *északamerikai* törvény stb. Az 1888. évi *brüsszeli* nemzetközi kereskedelemjogi congressus előtt pedig a tengeri hajók immobilizációjának elve annyira ter-

¹⁾ Német K. T. 439. czikk.

²⁾ V. ö. különösen *Desjardins* id. m. I. 159. lap; *Lyon-Caen* és *Renault* id. m. II. 31. lap.

mészertesnek tünt fel, hogy annak a tervezett egységes nemzetközi törvénybe leendő felvételét vita nélkül fogadta el.¹⁾ Részemről is azt hiszem, hogy ezen álláspont a tengeri hajók, ezen valóságos »uszó házak« (*maisons flottantes*) sajátos természetének és a jogbiztonság érdekeinek sokkal megfelelőbb, mint a német, s azért nem kételkedem, hogy az nálunk is el lesz fogadva. A fiumei kereskedelmi és iparkamara már ki is fejezte erre irányuló óhaját; a mi pedig az immobilizáció feltételét, a telekkönyvi jelentőséggel bíró hajóajstromot illeti: erről az 1879: XVI. tcz. már teljesen gondoskodott, midőn előírja, hogy a hajó vagy hajórészbirtok tulajdonának jogcíme és annak további átruházása okirati bizonyítékok alapján a hajóajstromba bejegyeztessék (12. §. 7. pont és 15. §.) és kimondja, hogy »a hajóajstrom nyilvános és a hivatalos órák alatt bárki által szabadon megtekinthető« (11. §.).

IX.

Valamint a hajók dologi, azonképen a hajótulajdonosok, jobban mondva *hajóvállalkozók* (*Rheder, armateurs*)²⁾ személyes viszonyaira vonatkozólag is érdekes s a német keresk.

¹⁾ A határozat így szól: »Tous actes translatifs de propriété et tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels émanant des propriétaires ne pourront être opposés aux tiers qu' à dater de leur inscription dans les registres à ce destinés.« V. ö. Actes du congrès international de droit commercial de Bruxelles 211—215. lap.

²⁾ A hajóvállalkozó (a hogyan a német *Rheder* és a francia *armateur* leghelyesebben magyarosítható) nem mindig azonos a hajó tulajdonosával. Lehet pl. bérlő, haszonkölesznő, vagy más czímen birláló vállalkozó, a ki azonban épúgy használja a hajót, mint maga a tulajdonos. Épen azért nem helyes a tengeri vállalkozás szempontjából a tulajdonosról beszélni, mint azt a francia *Code de commerce*, az *olasz* K. T. s más törvények teszik. E részben jobb a német K. T., bár az sem egészen jó, midőn a hajóvállalkozóról beszél ugyan, de mint ilyent a tulajdonost érti (450. cz.). It. a különbséget tisztán már a római jogban, a hol a hajóvállalkozónak megfelelő *exercitor*-nak az mondatik: »ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit, sive a domino navem per arersionem conduxit vel ad tempus, vel in perpetuum.« V. ö. L. 1. §. 15. D. de exerc. actiono 14, 1.

törvényben csak részben található kép tárul fel az újabb európai jogfejlődésben. E tekintetben különösen a hajóvállalkozó *felelősségének* kérdése áll előtérben. Mióta már a római jog kimondotta, hogy a hajóvállalkozó a hajószemélyzet azon vétségeiért felelős, melyeket ez a hajóban elkövetett ¹⁾ s a reá bízott áruk elveszéseért vagy megsérüléseért csak akkor nem felelős, ha igazolja, hogy a kárt erőhatalom (*damnum fatale, vis major*) okozta, ²⁾ ez a kérdés a legváltozatosabb történeti fejlődésen ment keresztül s még ma sem jutott megállapodásra. Különösen a felelősség *mértéke* és a felelősség *korlátozása* képezi a legnagyobb különbségek és viták tárgyát. Első tekintetben már a középkorban fejlődött ki az a gondolat, hogy a hajóvállalkozó ne legyen, mint a római jogban, egész vagyonával, hanem lehetőleg csak azon vagyonával felelős, a mely épen a tengeri vállalkozás esélyeinek kitétetik: a hajót és a fuvardíjt magában foglaló ú. n. tengeri vagyon (*fortune de mer*) erejéig. ³⁾ De ennek közelebbi alkalmazásában egyáltalában nincs egyetértés. Három főrendszer különböztethető meg: 1. a *francia rendszer*, mely szerint a hajóvállalkozó elvileg korlátlanul felelős, jogában áll azonban azt a tengeri vagyonra szorítani az által, hogy e vagyont a hitelezőknek *átengedi* (ú. n. *abandon*, innen: *abandon-rendszer*); 2. a *német rendszer*, mely szerint a hajóvállalkozó korlátolt felelőssége közvetlenül van kimondva, átengedéstől tehát nincs feltételezve; 3. az *angol rendszer*, mely szerint a felelősség a hajó nagyságának megfelelően megállapított maximalösszegre van korlátozva (az 1862. évi *Merchant Shipping Act Amendment Act* szerint személyekben okozott károknál tonnáként 15 font, dolgok megkárosításánál 8 font sterling). A legtöbb törvényhozás ma még a francia rendszert követi.

¹⁾ »Debet exercitor omnium nautarum suorum, sive liberi sint, sive servi, factum praestare . . . sed non alias praestat, quam si in ipsa nave damnum datum sit.« I. 7. pr. D. nautae cauponae stabularii 4, 9.

²⁾ I. 3. §. 1. D. cit. — Tudvalevőleg ez az elv a szárazföldi fuvarozásnál is el van fogadva. V. ö. Keresk. t. 398. §.

³⁾ Így már *Consulado del mare* 141. fejezet és más régibb jogforrások. V. ö. *Lewis* Das deutsche Seerecht. 2. kiad. I. 50. lap.

De már Olaszországban közeledés mutatkozik a német rendszer felé, midőn az új olasz keresk. törvény az abandon-rendszer egyik jellemvonását, mely szerint az átengedett hajó és fuvardíj feltétlenül a hitelezők tulajdonába megy át, elejtve, kimondja, hogy a hitelezők kielégítése után fennmaradó összeg az adósnak adandó ki (493. cikk); sőt a *genuai congressus* azt a kijelentést tette, hogy a hajók külön jogi személyiséget (!) képeznek. A német rendszert követi a skandináviai törvényhozás is, s miután ez kétségkívül egyszerűbb és hatályosabb, mint a francia,¹⁾ az angol rendszer pedig egészen elszigetelve áll, mi is követhetjük azt, daczára annak, hogy most nálunk a francia rendszer áll fenn. Mindazonáltal teljesen még sem fogadhatjuk el a német keresk. törvény erre vonatkozó intézkedéseit; különösen anyyiban nem, a mennyiben a korlátolt felelősséget nem mint szabályt, hanem mint kivételt mondja ki (452., 454. cz.), holott valóságban maga is szabály gyanánt viszi keresztül; ²⁾ a mennyiben továbbá a felelősséget épen csak a hajóra és fuvardíjra szorítja, holott a tengeri vagyonhoz helyesen az azok helyébe lépő biztosítási összeg is számítandó,³⁾ viszont azonban a fuvardíjból mindaz levonásba hozandó, a mibe annak megszerzése kerül, vagyis nem az u. n. brutto-, hanem csak az u. n. netto-fuvardíj számítható.⁴⁾

A mi a hajóvállalkozói felelősség *korlátozását* illeti, erre nézve nemcsak a német keresk. törvény, hanem az európai törvényhozás általában nem kielégítő. A fennálló törvények s a bírói gyakorlat tulnyomóan megegyeznek abban, hogy a fuvarozó törvényszerű felelősségét korlátozhatja, ha azt a törvény nem tiltja. Ily tilalom pedig eddigelé csak a

¹⁾ A két rendszer előnyeiről és hátrányairól l. különösen *Ehrenberg* Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena, 1880. 12. s k. lap.

²⁾ V. ö. *Lewis* id. m. I. 51. lap.

³⁾ Ez ugyan egyike a legvitásabb kérdéseknek, melyet e helyütt nem akarunk bővebben tárgyalni.

⁴⁾ V. ö. különösen *Desjardins* id. m. II. 91. lap; *Lyon-Caen* és *Renault* id. m. II. 65. lap. Az ellenkező német felfogást l. különösen *Ehrenberg*nél id. m. 251. lap.

vasutakra nézve állíttatott fel,¹⁾ a hajózási vállalatokra nézve ellenben nem; miért is kétséget nem szenved, hogy a hajóvállalkozó szintén kivonhatja magát a tengerjog által reá-mért felelősség alól, hogy akár a fuvarozási szerződésben (*chartepartie*), akár a hajóselismervényben oly kikötéseket tehet, melyek az ő helyzetét lényegesen könnyítik. A míg a tengeri hajózás kisebb vállalatok kezeiben volt s a felelősség korlátozása csak kivételesen történt: ezen szerződési szabadság ellen alapos kifogás nem is volt tehető. Mióta azonban a tengeri fuvarozásra nagy gőzhajóvállalatok keletkeztek s ezek oly praepotens állást foglaltak el, hogy majdnem olyan monopóliummal birnak, mint a vasutak: e szabadság a közönségre nagy veszélyt foglal magában. Tényleg a gőzhajóvállalatok annyira mentek felelősségük korlátozásában, hogy a fuvaroztató közönség a legnagyobb sérelmeket szenved, melyeket orvosolni a szerződési szabadság miatt lehetetlen, melyeket megelőzni pedig a korlátozások visszautasítása által azért nem lehetséges, mert hatályos verseny nem létezik. Ez okból már huzamos idő óta felmerült a kérdés: vajjon nem kellene-e a törvényhozásnak itt épügy közbelépni, mint a vasuti fuvarozásnál s a hajóvállalkozók szerződési szabadságát hasonló megszorításoknak alávetni?

A kérdés különösen azóta vált égetővé, mióta az angol hajóvállalkozóknak sikerült az *Association for the reform and codification of the Law of Nations* által 1882-ben *Liverpool*-ban tartott gyűlésén egy új hajóselismervénymintát (u. n. *Conference-form*) elfogadtatni, a melyben a hajóvállalkozó felelőssége addig halatlan módon korlátoztatott, nevezetesen még a hajószemélyzet szándékos cselekvényeiért és mulasztásaiért (baratéria, lopás stb.) is ki lett zárva.²⁾ A közönség nem késett ugyan állást foglalni ezen merénylet ellen, tiltakozások történtek a világ különböző részein, sőt maga az *Association* az 1885-ben *Hamburgban* tartott

¹⁾ V. ö. Keresk. törvény 424. s k. §§.

²⁾ L. a hajóselismervény-minta szövegét s az arra vonatkozó mozgalom hiteles történetét: *Wendt Papers on Maritime legislation* cz. munkájában. 3. kiadás. London, 1888. — V. ö. *Lewis Die neuen Konnossements Klauseln*. Lipse, 1885. megjelent füzetét is.

gyűlésen újabb megfontolás tárgyává tette az ügyet s ennek folytán az előbbtől sokkal mérsékeltebb mintát fogadott el s hasonlóképen kedvezőbb szabályokat állított fel közösen az e végből szövetségbe lépett hamburgi és brémai kereskedelmi kamara 1886-ban. De az angol hajóvállalkozók a *Conference-form*-ot már gyakorlati alkalmazásba vették s azt ismét elejteni annál kevésbbé voltak hajlandók, minél jobban felelt az meg egyoldalú érdekeiknek. Ugyanazért midőn a kérdés az *Association* 1887-ben London-ban tartott gyűlésén megint szóba került, az ott tulnyomó számban jelenvolt hajóvállalkozók határozatilag kimondták, hogy az 1882-ben elfogadott mintához s az annak alapjául vett elvekhez ragaszkodnak.

Szemben az angol hajóvállalkozók ezen önző magatartásával, mely a continentális hajóvállalkozókat is hasonló minták alkalmazására birta: a közönség jogosult érdekeinek védői már régen belátták, hogy csak a *törvényhozás* nyújthat kielégítő oltalmat. Kifejezést adott annak első sorban az 1884-ben tartott német jogászggyűlés, kimondván nagy többséggel: »*Es empfiehlt sich gesetzlich zu bestimmen, dass der Verfrachter zur See nicht befugt sei, die auf ihm ruhende Verantwortlichkeit für einen, durch Verlust oder Beschädigung der Frachtgüter entstandenen Schaden, insoferne derselbe absichtlich, oder durch Fahrlässigkeit von einer Person der Schiffsbesatzung verursacht sein sollte, auszuschliessen oder zu beschränken oder an der ihm auferlegten Beweislast eine Aenderung herbeizuführen; und dass eine entgegenstehende Vertragsbestimmung keine rechtliche Wirkung habe.*«¹⁾ Hasonló kijelentést tett az 1885. évi antwerpeni és az 1888. évi brüsszeli nemzetközi congressus, utóbbi az előbbivel lényegileg azonos módon kimondván, hogy a feleknek szabadságukban áll ugyan a megállapított felelősségtől eltérni: »*sauf en ce qui concerne: a) les actes ou négligences de nature à compromettre le parfait état de navigabilité du navire; b) l'arrimage, la garde, le manèment ou la délivrance de la cargaison; c) les actes ou négligen-*

¹⁾ I. Verhandlungen der 17. deutschen Juristentages; II. kötet 172. lap.

ces du capitaine, de l'équipage ou des préposés du fréteur ayant le caractère de la faute lourde.»¹⁾ Legtovább jutott azonban ez az egészséges ellenmozgalom az északamerikai *Egyesült-Államokban*, a hol a liverpooli gyűlés következtében már 1885-ben törvényjavaslatot dolgoztak ki a hajóvállalkozók felelősségének szabályozására, melynek tárgyalása kissé elhúzódott ugyan, de a mely végre a mult 1893. év elején, február 13-án, mégis törvényerőre emelkedett s július 1-én tényleg hatályba lépett.²⁾ E törvény sokkal kedvezőbb a hajóvállalkozókra nézve, mint a most említett gyűlések határozatai, a mennyiben különösen a hajózási hibákért (*faults or errors in navigation or in the management of vessel*) a hajóvállalkozót nem teszi felelőssé. De azért mégis szükségesnek tartotta megtiltani minden oly kikötést, a mely kizárná a felelősséget az árú gondatlan berakásából, elrendezéséből, őrizetéből, gondozásából és kiszolgáltatásából keletkezett károkért (*loss or damage arising from negligence, fault or failure in proper loading, stowage, custody, care or proper delivery of merchandise*); vagy a mely a hajóvállalkozót felmentené azon kötelezettség alól, hogy a hajó kellő felszereléséről és hajózható állapotban tartásáról gondoskodjék (*whereby the obligations of the owner to exercise due diligence properly equip, man, provision and outfit said vessel, and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage*).

Hogy ilyen előzmények után nálunk is indokolt a hajóvállalkozók felelősségének korlátozását megszorítani, annál kevésbbé szorúl igazolásra, minél kétségtelenebb, hogy a magyar és osztrák hajóvállalatok is alkalmaznak olyan mentesítő záradékokat, mint az angolok, daczára annak, hogy a tengeri kereskedelem előmozdítása érdekében az államtól subventiót kapnak, a mi eljárásukat egyenesen visszaéléssé minősíti.

¹⁾ L. Actes du Congrès . . . 313. s k. lap.

²⁾ Közölve a *Revue internationale du droit maritime* cz. folyóirat 1892/3. évfolyamában (VIII. köt.) 632. lap.

X.

Nagyon érdekes fejlődési folyamattal találkozunk a német keresk. törvény megalkotása óta az oly gyakran előforduló s annyi vizsályt okozó *hajókár* (*avaría*) tekintetében is, a melyre nézve különben a német törvény már eredetileg sem volt szerencsés alkotás.

Tudvalevőleg a jogfejlődés e tárgyban már az ókorban gyökerezik, nevezetesen a *Lex Rhodia de jactu* című törvényen nyugszik, mely oly esetre, midőn a hajó és a rakomány megmentésére árúk a tengerbe dobatnak, ezen áldozatnak e hajó- és árútulajdonosok által való közös viselését rendeli el: »*Lege Rhodia cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est.*»¹⁾ Később ezen elv mindinkább kiterjesztetett; a *dobás* (*iactus, jet*), mely különben a római jogban sem volt az egyedüli eset,²⁾ mindig több és több esettel kiegészítettetett, s a hajózás kiterjesztése és átalakulása folyton új meg új problémákat vetett felszínre a hajókár minőségének és viselőjének meghatározása tekintetében úgy fogalmilag, mint az egyes esetekben való alkalmazásnál.

A főkérdés az, mi képez u. n. közös hajókárt (*avarie commune, grosse* vagy *gemeinschaftliche Haverei*), a mely a hajóvállalkozó és az árútulajdonosok között *felosztás* alá kerül — s mi u. n. különös hajókárt (*avarie particulière, besondere Haverei*), mely az által viselendő, a kit ért, azon elv szerint: *res perit domino*? A törvényhozások e részben nem érték be definitió vagy általános kellékek felállításával, hanem ezenfelül még casuistikus részletezésbe is bocsátkoztak, különösen a közös hajókárra nézve. De ezen eljárásból a legnagyobb különbségek keletkeztek, melyek fölötté érezhetővé teszik annak szükségét, hogy a hajókárjog mindenütt egyforma szabályok alá essék. Nem is hiányoznak

¹⁾ I. 1. D. de lege Rhodia 14, 2. L. lönycges tartalmának világos ismertetését Vécsey A római jog külső története és institutiói. 3. kiadás. Budapest, 1893. 381—382. lap.

²⁾ Jó áttekintés Windscheid »Lehrbuch des Pandektenrechts« cz. munkájában. 4. kiadás II. kötet 511. lap 5. jegyzet.

erre irányuló törekvések, melyek közül szintén a már említett *Association for the reform and codification of the Law of Nations*, illetőleg az ennek előfutárja: az angol *National Association for the promotion of Social Science*, által felkarolt egységesítési mozgalom áll előtérben. E társulatnak már 1860-ban *Glasgow*-ban tartott gyűlésén sikerült némely oly szabályt felállítani, melyek mindenütt követhetők volnának: u. n. *Glasgow rules*. Ezeknek helyébe léptek aztán az 1864-ben *York*-ban tartott gyűlés által elfogadott u. n. *York rules*. Később pedig e szabályok az 1877-ben *Antwerpenben* tartott gyűlésen még ki lettek egészítve s mint *York and Antwerp rules* ajánlottak elfogadásra, a melyek végül 1890-ben *Liverpool*-ban revideáltattak és további kiegészítést nyertek s ezen alakban összesen 18 szabályt (*rules*) tartalmaznak.¹⁾ E szabályok annál nagyobb jelentőséggel bírnak, mert jöllehet csak társadalmi úton keletkeztek, mégis sikerült azoknak a legszélesebb körben kötelező érvényt szerezni az által, hogy a hajóállalkozók a hajóselismervényekben kikötik, mikép a hajókár azok szerint fog megállapíttatni; sőt annyira megy már e szokás, hogy a nevezett szabályok valósággal nemzetközi jog jellegével bírnak.

Előreláthatólag előbb-utóbb e szabályok alapján a különböző államok közt csakugyan létre fog jönni törvényhozásilag is az óhajtott egység. De már az újabb törvényhozási alkotásokban is látható azon befolyás, melyet a york-antwerpeni szabályok gyakorolnak. Hogy a törvényhozások még tovább nem mentek s egyszerűen nem recipiálták azokat, annak oka nem annyira abban rejlik, mintha jóknak nem találták volna (bár egyesek fölött vitatkozni lehet), hanem inkább abban, hogy egyrészt nem kimerítő, másrészt pedig tulságosan casuistikusak. Ez képez reánk nézve is akadályt, hogy e szabályokat recipiáljuk; de az előadottak után magától értetik, hogy azokat nekünk is figyelembe kell vennünk. Kiváló helyet foglal el a hajókárjog fejlődé-

¹⁾ V. ö. e szabályokat s az egész mozgalom történetét: *Wendt* id. m. 1. s k. lap; *Heck* Das Recht der grossen Haverei. Berlin, 1889. 75., 680. lap; *Revue internat. du droit maritime*, VI. 339. lap.

sében az *antiverpeni* és *brüsszeli* congressus is; az újabban megalkotott törvények között pedig határozottan a legjelesebbek és legsikerültebbek az új *skandináviai* tengerjogi törvények, a melyek a német keresk. törvényt messze maguk mögött hagyták.¹⁾

A német keresk. törvény mindjárt a közös hajókár fogalmi meghatározásában nem áll összhangzásban az európai közvéleménynyel. A közös hajókár lényeges elemei közé nem tartozik más, mint: 1. hogy az áldozat *rendkívüli* természetű legyen; 2. hogy a hajó és a rakomány *közös érdekében* az őket közösen fenyegető veszélyből leendő kimentés végett hozassék; 3. hogy *szándékos*, tehát ne véletlen legyen.²⁾ Minden egyéb csak mellékes, vagy a most említett kellékek magyarázatára szolgál s épen azért a fogalom-meghatározásba fel nem vehető. A német K. T. definitiója³⁾ egyrészt hiányos, mert pl. az áldozat rendkívüliségét nem emeli ki; másrészt többet tartalmaz, mint szükséges. Így nevezetesen csak azon esetben állapítja meg a közös hajókárt, ha a hajó és a rakomány *együttes megmentése* czéloztatik (*zum Zweck der Errettung beider*). Ha e szerint az egész rakomány vagy az egész hajó feláldozása s ehhez képest csak az egyiknek megmentése vétetik czélba: akkor nincs kárfelosztásnak helye, hanem legfeljebb az általános magánjogi *negotiorum gestio* vagy *in rem versio* elvei szerint lehet kárpótlást kérni. Ez az álláspont arra a tévedésre vezethető vissza, hogy a közös hajókárfelosztás alapját képező *jogközösség*⁴⁾ úgy a hajónak, mint a rakománynak legalább

¹⁾ Ezt maguk a németek is elismerik. V. ö. különösen *Heck* id. m. 70. lap.

²⁾ V. ö. különösen: *Valroger Droit maritime*. V. kötet. 23. s. k. lap és *Heck* id. m. 94. s. k. l.

³⁾ 702. cikk: »Alle Schäden, welche dem Schiff oder der Ladung, oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiss vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maassregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, welche zu demselben Zweck aufgewendet werden, sind grosse Haverei.«

⁴⁾ V. ö. ezen felfogás mellett és más constructiók (fuvarozási szerződés, negotiorum gestio, jogtalan gazdagodás stb.) ellen különö-

részben fenmaradását, megmentését tételezi fel; az egyiknek vagy a másiknak *teljes* elveszése esetében pedig ilyen jogközösség nem létezik, tehát a megmentés szándéka is mindkettőre kell, hogy irányuljon.¹⁾ Azonban a közös hajókár alapját képező jogközösség nem a *tényleges* megmentésben való közös részvételből, hanem a *közös veszélyeztetésből* és a *veszély elhárításában* való részvétel *különbözéséből* származik, a mely aztán oly *kiegyenlítést* igényel, hogy a feláldozott dolog is részesül a mentés hasznában, tehát csak állagában, nem egyúttal *értékében* is áldoztatik fel. Már pedig ezen értékbeli megmentés épúgy meg van akkor, ha a hajó vagy a rakomány egészben, mint ha csupán részben lesz állagilag feláldozva, és semmi ok nincs arra, hogy a teljes áldozat értékbeli kárpótlását a megmentett dolgok által más jogalapra vezessük vissza, mint a részleges áldozat kárpótlását. E mellett tekintetbe veendő, hogy az erő esetlegességtől függ, vajjon részleges vagy teljes áldozat hozassék-e s hogy a német törvény egyenesen a visszaélés előmozdítására és megjutalmazására szolgál: mert a hajókapitány a veszély pillanatában nagyon nehezen tudja megítélni, minő nagy legyen az áldozat s ha tudja is, hogy a rakomány egy részének feláldozása elégséges lesz a megmentésre, ő mégis az egész rakományt áldozza fel, csak hogy közös hajókárfelosztásnak ne legyen helye. Nem is találjuk a német K. T. feltételét semmiféle törvényhozásban. A római jog alapján kifejlődött ugyan az a felfogás, hogy a hozott áldozatnak *sikerese*nek kell lennie. De ez is csak annyiban helyes, a mennyiben a *dobás* (*jactus*) esetéről van szó, mert ha a dobás daczára a hajó elsüllyed, nincs a kire az áldozat felosztassék. A római jog is csak erről az esetről szól²⁾ s az újabb törvényhozások sem beszélnek oly általánosan: Goldschmidt Lex Rhodia und Agermanament: Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. 35. köt. 41. s k. lap és Heck id. m. 527. s k. lap.

¹⁾ V. ö. ugyancsak német K. T. 705. cz.: »Die Havereivertheilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff, als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz, oder theilweise wirklich gerettet worden ist.«

²⁾ V. ö. Heck id. m. 595. s k. lap.

nosságban, mint a hogy a helytelen elmélet akarja.¹⁾ Hogy azonban a bár általánosságban formulázott sikerességi tan oly értelmezést nyert volna, mely szerint a hajó és a rakomány *együttes* (teljes vagy részleges) megmentése volna szükséges: ez a német keresk. törvényen kívül sehol sem található. Sőt ellenkezőleg mindenütt másutt el van ismerve, hogy a hajókárfelosztás akkor is helyt foglal, ha a feláldozás a rakomány vagy a hajó *egészére* irányul, illetve *csak az egyik* mentetik meg.²⁾ E közfelfogásnak adott kifejezést az *antwerpeni* congressus is, midőn határozattan kimondotta: »le navire ou la cargaison doit être sauvée, en tout ou en partie, il n'est pas nécessaire que l'un et l'autre le soient«³⁾ s hasonlóan nyilatkozott a *brüsszeli* congressus⁴⁾ s az új *skandináviai* törvényhozás, mely nemcsak azt mondja ki, hogy a hajó vagy rakomány teljes feláldozása sem képez akadályt a kár felosztásra, hanem az áldozat sikerességének követelményét is kifejezetten mellőzi.⁵⁾

A közös hajókár fogalmi meghatározása a német K. T.-ben annyiban is nagyon szűk, a mennyiben megköveteli, hogy a kárnak a *hajóparancsnok által* vagy az ő rendeletére kell okoztatnia (*von dem Schiffer oder auf dessen Geheiss*). Ebben a tekintetben is a német törvény elszigetelve áll. Hasonlóképen nem áll összhangzásban a mai közfelfogással a közös hajókár egyes eseteire nézve pl. a tűzoltásból, a zátonyra juttatásból, a vitorlák és gőzkazánok

¹⁾ V. ö. *Code de com.* 423. czikk: »Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution.« Tehát szintén csak a dobás esetéről szól. Hasonló olasz K. T. 651. cz., belga t. 111. cz. Csak kivéssé nagyobb hollandi K. T. 734. cz., spanyol K. T. 860. cz., portugáli K. T. 642. czikk.

²⁾ V. ö. a francia írók közül *Dexjardins* id. m. IV. 186. l., *Lyon-Caen* és *Renault* id. m. II. 236. l., *Valroger* id. m. V. 32. l., *De Courey* Questions de droit maritime I. 245. l. Az angolok közül különösen *Lowndes* Law of general average. 4. kiad. 1888., a ki a német K. T.-ről egyenesen azt mondja: »contrary to common sense« és »impossible to conceive anything more contrary to justice and sound policy« (425. lap).

³⁾ L. Actes du Congrès 223. s k. lap.

⁴⁾ L. Actes du Congrès 390. s k. lap.

⁵⁾ L. új *swéd* tengerjogi t. 189. és 193. cz.

túltesztéséből eredő károkra, a mentés és segély költségeire nézve s azonkívül még több más kérdésben is kifogás alá esik, a mi mind azt bizonyítja, mennyire nem lehet e téren sem szó a német törvény receptiójáról, jóllehet másfelől sok tekintetben most is mintául szolgálhat a törvényhozásnak.

XI.

A hajókárnak egy különösen fontos és a gőzhajózás kifejlődésével folytonosan szaporodó esete az, a mely a *hajó-összeütközésből* származik. Itt is a német K. T. sok helyes intézkedést tartalmaz, de szintén nem mindig kielégítő, bár más törvényhozásokról is ugyanezt kell mondani.

Általában a hajóösszeütközésnél *négy* eset különböztethető meg: 1. az az eset, ha az összeütközést *véletlen esemény* (*casus* vagy *vis maior*) okozta. Erre nézve mai napság teljes egyetértés van az iránt, hogy mindegyik hajó viseli a maga kárát;¹⁾ 2. az az eset, hogy az összeütközés *az egyik hajó* személyzetének *vétségéből* származott. Erre nézve is egyetértés van azon értelemben, hogy a vétkes hajó tulajdonosa viseli a másik hajó és rakományának kárát;²⁾ 3. megkülönböztetendő az az eset, hogy *vétkesség mindkét hajó* személyzete részéről forog fenn. Erre nézve már nagy eltérések vannak. Három főrendszert lehet megkülönböztetni: a) azon rendszert, mely szerint ily esetben *mindegyik hajó viseli a maga kárát* s egyik sem léphet fel a másik ellen,

¹⁾ V. ö. *Code de com.* 407. cz., olasz K. T. 660. cz., belga t. 228. cz., hollandi K. T. 536. cz., portug. K. T. 664. cz., spanyol K. T. 830. cz., német K. T. 737. cz., svéd t. 221. cz., antwerpeni és brüsszeli congr. hat., angol jog (l. Marsden *Law of Collisions at Sea*. 3. kiadás 1891. 125. lap.) stb. — Régebben a kár egyenlő felosztása foglalt helyet. V. ö. *Lamprecht* Schaden durch Zusammenstoss von Schiffen. Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht XXI. 12. s k. l.

²⁾ *Code de com.* 407. cz. 2. bek., olasz K. T. 661. cz., belga t. 228. cz. 2. bek., hollandi K. T. 534. cz., portug. K. T. 665. cz., spanyol K. T. 826. cz., német K. T. 736. cz., svéd t. 220. cz., antwerpeni és brüsszeli congr. hat., angol jog (Marsden *id. h.*).

a római jog azon elve alapján, hogy a kölcsönös vétség annak súlyára való tekintet nélkül compenzáltatik;¹⁾ b) az *angol* rendszert, mely szerint a kár a vétség súlyára való tekintet nélkül a két hajó között *egyenlően* osztatik fel;²⁾ c) azon rendszert, mely szerint tekintetbe vétetik mindegyik *vétség súlya* s a bíró a fenforgó körülmények szerint állapítja meg, hogy mennyi kártérítést tartozik mindegyik fél fizetni? Ezt a rendszert az 1867. évi francia *Projet de révision* honosította meg s úgy látszik, ez az, a mely újabban mindinkább hódít,³⁾ a mi különösen abból is kitünik, hogy valamennyi congressus is e mellett nyilatkozott.⁴⁾ Tényleg ez a legigazságosabb is, gyakran nyilvánvaló lévén, hogy az egyik hajó vétkessége elenyésző csekély a másiknak vétségéhez képest. E mellett, különösen nálunk, tekintetbe veendő, hogy az osztrák polg. törvk. (1304. §.) szerint, melyet a magyar birói gyakorlat is követ, kölcsönös vétség esetében nincs compenzációnak helye, hanem a kár a vétség súlya szerint aránylagosan s ha az arány meg nem állapítható, egyenlően viselendő. A 4. eset végre az, hogy nem lehet megállapítani, *kétséges*, vajjon az összeütközés véletlenül vagy vétség s kinek a vétsége folytán történt? A francia *Code de commerce* (407. cz. 3. bek.) szerint ily esetben a kárról közös tömeg alakíttatik s ez a két hajó között egyenlő arányban osztatik fel.⁵⁾ Ellenben a *német* K. T. (737. cz.) a kétség esetét a véletlennel azonosítja s nem ad semmi kártérítésre jogot, azon általános elvből indulván ki, hogy a vétség mindig teljesen bebizonyítandó, különben az illetőket fel kell menteni. E részben ismét a német felfogás tesz hóditást, melyet maguk a francziák is helyesebbnek ismernek el.⁶⁾

¹⁾ Ezt követi a *német* K. T. a 737. czikkben, az *olasz* K. T. 662. cz., a *hollandi* K. T. 535. cz., a *spanyol* K. T. 827. cz.

²⁾ L. *Marsden* id. m. 125. s k. lap.

³⁾ Törvények közül elfogadta már a *belga* 229. cz., a *portug.* K. T. 666. cz., a *svéd* és a *dán* törvény.

⁴⁾ Az *Institut de droit international* is 1888-ban tartott gyűlésén.

⁵⁾ A *hollandi* K. T. 538. czikke ettől annyiban tér el, a mennyiben a felosztást a hajók és rakományaik értéke arányában rendeli.

⁶⁾ V. ö. *Projet de révision* 420. cz. és hozzá: *Note explicative* 135. lap. L. továbbá *belga* t. 228. cz., *olasz* K. T. 662. cz., *portug.*

Megint nem felel meg ellenben az általános jogfelfogásnak a német K. T. azon intézkedése, mely szerint a hajóvállalkozó nem felelős, ha az összeütközést a hajót vezető *kényszer-kalauz* (*Zwangslotse, pilote*) okozta (740. cz.).¹⁾ A *brüsszeli* congressuson maguk a németek szólaltak fel ez intézkedés ellen,²⁾ a mely figyelmen kívül hagyja, hogy a kényszer-kalauz sem több, mint tanácsadó, a kinek tanácsát a kapitány nem tartozik követni s a kinek jelenléte daczára a kapitány a hajó vezetését megtartja.

XII.

Szintén magában Németországban sem tartják czélszerűnek a német keresk. törvény azon intézkedéseit, a melyek a tengeri *mentésre és segélyre* vonatkoznak. Az mindenütt el van fogadva, hogy az ily mentés vagy segély, a mennyiben nem pusztán emberéletre vonatkozik, külön kikötés nélkül is *jutalomra* tarthat igényt, s hogy ennek annál tekintélyesebbnek kell lennie, minél veszélyesebb az ilyen vállalat, minél kevésbé volna tehát kilátás, hogy valaki kellő jutalom nélkül arra vállalkozzék. Abban is egyetértés van, hogy a mennyiben a veszély pillanatában szerződés köttetik a mentés iránt, minthogy ilyenkor a tulajdonos szabad elhatározásában korlátozva van: az ily szerződésben kikötött jutalom bíróilag mérsékelhető, ha a körülmények szerint túlzottnak mutatkozik. De midőn a német K. T. különbséget tesz *mentési jutalom* (*Bergelohn*) és *segélyjutalom* (*Hilfslohn*) között, különösen a tekintetben, hogy az előbbeni a megmentett tárgyak *értéke* arányában állapítandó meg (748. cz.), holott az utóbbinál a tárgyak értéke csak alárendelt szerepet játszik, e mellett a segélyjutalom mindig a

K. T. 668. cz., *sréd* t. 221. cz., *spanyol* K. T. 828. cz. és a *congressusok* határozatait. Az *angolok* is ezt követik. L. *Marsden* id. h.

¹⁾ Hasonló állásponton 1854. évi *angol Merchant Shipping Act* 388. cz. és *portug.* K. T. 492. cz. Ellenkező *francia* *Projet* 420. cz. és *belga* t. 228. cz.

²⁾ L. *Actes du Congrès* ... 305. lap.

mentési jutalomnál kisebb összegben állapítandó meg (749. cz.); s midőn e megkülönböztetés folytán fogalmi különbséget állapít meg a mentés (*Bergung*) és segély között, az előbbihez okvetlenül megkövetelvén, hogy a hajó vagy a rakomány a hajószemélyzet rendelkezése alól kivonva vagy általa elhagyatva legyen (742. cz.): oly térre lépett, a melyről mindinkább bizonyul, hogy a tényleges viszonyoknak nem felel meg.

A német K. T. ezen álláspontja nincs ugyan sem előzmények, sem követők nélkül. Az előbbiekhöz tartozik már az 1681. évi francia *Ordonnance de la marine*, mely a mentés (*sauvetage*) esetében a mentőnek a kimentett érték $\frac{1}{3}$ -át itéli oda, bár a segélyről nem szól; még inkább a hollandi keresk. törvény, a mely a kettőt már élesen megkülönbözteti. Az utóbbiak közé pedig különösen az új portugalliai keresk. törvény tartozik (681. sk. cz.); míg Olaszországban a német K. T. annyiban megközelítetik, a mennyiben az 1877. évi *Codice per la marina mercantile* szerint elhagyott hajó kimentése esetén az érték $\frac{1}{8}$ -da, segélynyújtás esetében ellenben csak $\frac{1}{10}$ -de állapítandó meg jutalom gyanánt.¹⁾ Más államokban azonban e különbség nem ismeretes vagy legfeljebb elméleti jelentőséggel bír: a mentés és segély jutalma egyaránt a konkrét viszonyok szerint állapíttatván meg, ha szerződésileg ki nem kötöttet. Ez áll nevezetesen a spanyol keresk. törvény szerint (842. cz.), továbbá az angol jogban, melyben »salvage« úgy a mentést mint a segélynyújtást jelenti²⁾ s mindkettőért észszerű összeg: *reasonable amount of salvage* állapítandó meg.³⁾ Sőt még a német K. T. alapján álló új skandinávi törvényhozás is mellőzte a mentés és segély közti megkülönböztetést s a mentési díjt a mentésre és segélyre egyaránt alkalmazza.⁴⁾ Nem ismer-

¹⁾ V. ö. még közelebbről: *Benfante Il salvamento e l'assistenza*, Torino, 1889.

²⁾ L. *Pritchard Digest of Admiralty and Maritime Law* II. 1781. s. k. l.

³⁾ 1854. évi *Merchant Shipping Act* 458. czikk.

⁴⁾ L. *svéd t.* 224. s. k. czikk.

rik e különbséget gyakorlatilag *Belgiumban* sem.¹⁾ Midőn pedig az *antwerpeni* congresszuson szintén a német K. T. megkülönböztetése hozott javaslatba: a congresszus ezt hosszú, beható vita után nagy szótöbbséggel mint impraktikust és igazságtalant, elvetette.²⁾

Már maguk ezek a tények elégségesek arra, hogy mi se tartsuk elfogadhatónak a német K. T. megkülönböztetését, a belső rátiót tekintve, figyelembe véve különösen azt, hogy a segélynyújtás esetleg sokkal több veszéllyel és nehézséggel jár, mint a mentés, hogy tehát esetleg még nagyobb jutalmat érdemel, mint az utóbbi. Hogy a megkülönböztetés magában Németországban is gyakorlatiatlan-nak bizonyult: arra nézve hivatkozom az 1874. évi német *Strandungsordnung* tárgyalására összehívott bizottságra, melyben felvettétvén a kérdés, nem volna-e helyén való, a német keresk. törvénynek a mentésre és segélyre vonatkozó intézkedéseit revideálni, annak szüksége éppen a szóban forgó megkülönböztetés mellőzése értelmében ismertetett fel: »*Es wurde mehrseitig anerkannt, dass der bezeichnete Titel einer Revision bedürftig sei und zwar in der Richtung, dass die noch bestehenden Unterschiede zwischen Berge- und Hilfslohn gänzlich beseitigt werden.*«³⁾

XIII.

Legyen szabad végül még a *tengeri biztosítást* említeni, a mely a német keresk. törvényben oly kimerítően és kiváló módon van szabályozva, mint sehol másutt, a melyre nézve a német törvény kétségtelenül a legnagyobb hatással volt s a mely mégis a későbbi törvényhozások és a biztosítási gyakorlat által lényeges kérdésekben meg lett haladva és el lett hagyva.

Így kifogás alá esik mindjárt azon intézkedés, mely szerint a *hajószemélyzet* bérkövetelésének saját maga által

¹⁾ V. ö. *Jacobs* Droit maritime belge II. 645. lap.

²⁾ L. *Actes du Congrès*... 304. s k. lap.

³⁾ L. *Kletke* Die Strandungsordnung. Berlin, 1876. 7. s k. lap.

való biztosítása nincs megengedve (784. cz.). E korlátozás, mely a *Code de commerce* 347. cz. alapján vétetett fel s több más korlátozással egyetemben az új *olasz* és *portugáliai* keresk. törvényben is fentartatott, annál kevésbé bír alappal, mert a német K. T. tárgyalásánál felhozott azon indok, hogy a hajószemélyzet jobban fogja kötelességeit teljesíteni, ha bérkövetelését nem biztosíthatja,¹⁾ alig tekinthető komolynak akkor, midőn a hajószemélyzet a legtöbb esetben életét is kockáztatja, ha kötelességeit elmulasztja. Az a körülmény pedig, hogy a hajóvállalkozó nemcsak tengeri, hanem szárazföldi vagyonával is felelős a bérekért, azért nem képezhet akadályt, mert a szárazföldi vagyon igen problematikus természetű azokra, a kik, mint a hajószemélyzet, csak a tengeri vagyont tartják szem előtt és ismerik. Ha a német K. T. elejtette a *Code de commerce* egyéb korlátozásait, nevezetesen azokat, melyek a *fúvardij* és a *várható (imaginarius) nyereség* biztosítására vonatkoznak, a melyeknek felállítására részben szintén a biztosított felek iránti bizalmatlanság vezetett s a melyeket most már mindenütt mellőztek: akkor valóban következetlenségnek tűnik fel, hogy a szóban forgó tilalom még tovább is fentartatott. Utalok egyébiránt magára Franciaországra, a hol e tilalom a többiekkel együtt már az 1867. évi *Projet de révision*-ban mellőztetett s a hol ezen mellőzés oly fontosnak találtatott, hogy azt nem vélték a *Code de com.* teljes reformjára hagyhatni, hanem az 1885. évi id. törvényben foglalt részleges módosítások között mondták ki. Hasonlóképen mellőzte azt a *belga* törvény is (168. cz.) s az *antwerpeni* congressus;²⁾ míg az *angol* jog szerint legalább a hajóparancsnok (*master*) mindig biztosíthatta bérkövetelését s a többi hajószemélyzetnél is kétséges, vajjon a régibb tilalom az 1854. évi *Merchant Shipping Act* (183. cz.) folytán, mely azt a szabályt, hogy a bér a fúvardij fizetésétől függ: »*freight is the mother of wages*«, eltörülte, többé fenáll-e még?³⁾

¹⁾ V. ö. a *hamburgi* tanácskozmány jegyzőkönyveit VII. 3005. l.

²⁾ L. Actes du Congrès ... 242. s k. lap.

³⁾ L. Arnould *Law of maritime insurance*, 6. kiadás I. 44. lap.

Hasonlóképen nem egészen kielégítő a német K. T. a máskülönben mintaszerűen szabályozott *harmadik személy érdekében* kötött biztosításra nézve (785—786 cz.); nevezetesen a mennyiben nem emlékezik meg azon esetről, ha a biztosítás annak részére köttetik, »a ki az esemény bekövetkezésekor *érdekelve lesz*«, a mi a harmadik személy érdekében kötött biztosításnak olyan alakja, melyet a forgalom nem nélkülözhet, sokszor pl. a biztosítást kötő bizományos maga sem tudván, hogy ki lesz az eseménykor érdekelve, különösen ha a hajóelismervény többször ruháztatik át? — a mennyiben továbbá a h. sz. érdekében kötött biztosítást csak akkor tekinti érvényesnek, ha a szerződő fél a biztosítás megkötésére meg volt bízva, vagy ennek hiánya a biztosítóval közöltetett. Ezen a *hollandi K. T.*-ből (265. cz.) merített és az u. n. közlési kötelezettségből levezetett követelményt,¹⁾ melyhez hasonló a *Code de com.* is felállít, midőn megkivánja, hogy a bizományos magát *mint ilyent* megnevezzék, a mi azonban a gyakorlatban nem tartatik meg,²⁾ más újabb törvények nem állítják fel s az *antwerpeni* congresszus is határozottan kijelentette, hogy a biztosítási ügylet ily közlés nélkül is érvényes.³⁾

Nem felel meg továbbá az uralkodó gyakorlatnak, hogy a német K. T. szerint a biztosítási szerződés *írásbeli okirat* nélkül is köthető. Alig van törvényhozás, mely okirat szerkesztését illetve biztosítási kötvényt kötelezően elő nem írta,⁴⁾ s nekünk már a magyar keresk. törvénnyel (468. §.) való összhang miatt is kell ezt követelni, mert nyilvánvaló következetlenség lenne, ha a tengeri biztosításnál az írásbeli alakot lényegesnek nem tekintenők, mikor a szárazföldi biztosításnál elő van írva.

Hasonlóképen nincs teljes összhangzásban a magyar keresk. törvénnyel s már ez okból sem követhető a német

¹⁾ V. ö. *Lewis* id. m. II. 270. lap.

²⁾ L. *Lyon-Caen* és *Renault* id. m. II. 341. lap.

³⁾ L. *Actes du Congrès* ... 259. lap.

⁴⁾ V. ö. *Code de com.* 332. cz., *hollandi K. T.* 255., 592. cz., 1874. évi *belga* biztosítási törvény 25. cz., *olasz K. T.* 420., 605. cz., *spanyol K. T.* 737. cz., *portugáliai K. T.* 426. cz. stb.

keresk. törvény a *tulbiztosításra* vonatkozó intézkedéseiben, nevezetesen annyiban, a mennyiben utóbbi szerint a *jó*- vagy *roszhiszem* csak a díjvisszatérítésre gyakorol befolyást, ettől eltekintve ellenben mindkét esetben csak a biztosítási összeg reductiója foglal helyet (790. 900. cz.); holott a magyar K. T. (470. §.) rosszhiszeműség esetén az egész biztosítást érvénytelennek nyilvánítja. Ehhez annál inkább ragaszkodhatunk, mert a törvényhozások tulnyomó többsége is ezt az álláspontot foglalja el úgy a szárazföldi, mint a tengeri biztosításban.¹⁾

Ellenkező fejlődést mutat az európai jogfejlődés szemben a német keresk. törvénynyel a biztosító által elvállaltaknak tekintendő *eseményekre* nézve is. Így nevezetesen a *háború* veszélyeit a német K. T. a *Code de commerce* alapján (350. cz.) külön kikötés nélkül is elvállaltaknak tekintti; holott az újabb törvényhozások tulnyomóan az ellenkező álláspontot foglalják el, abból indulván ki, hogy a háború teljesen halomra dönti azokat a számításokat, a melyeken a biztosítás rendszerileg nyugszik.²⁾ E mellett nyilatkozott az *antwerpeni congressus* is³⁾ s ezt annyival inkább el kell fogadni, mert az ellenkező gyakorlatilag úgy sem érvényesült: a biztosító társaságok mindenütt kizárván a háború veszélyeit, vagy a háború bekövetkezése esetére bizonyos díjemelést kötnék ki. Magában Franciaországban is az 1867. évi *Projet de révision* kénytelen volt számolni ezen gyakorlattal, a hozzá irt *Note explicative* határozottan kiemelvén, hogy: »la survenance de la guerre entraîne une telle aggravation dans les risques, que la pratique universelle a résisté à cette disposition« (109. lap).

Számos más kifogás alá eső intézkedés közül még csak az ú. n. *átengedést* (*délaissement, Abandon*) említem, mint

¹⁾ V. ö. *Code de com.* 357., 358. cz., *bélg. t.* 188., 189. cz., *olasz K. T.* 428. cz., *spanyol K. T.* 752. cz., *svéd t.* 234., 235. cz., *angol jog* (Arnould id. m. I. 296. lap). — A német K. T. álláspontján csak a *hollandi és a portugáliai K. T.* van.

²⁾ V. ö. *bélg. t.* 178. cz., *olasz K. T.* 616. cz., *portug. K. T.* 604. cz.

³⁾ L. *Actes du Congrès* ... 274. lap.

a melyre nézve a német keresk. törvénytől több rendbeli eltérés szükséges. Az *elvi* álláspont ugyan a német keresk. törvényben helyes s bár a nálunk is érvényben álló *francia* jog felfogásától különböző, elfogadható. A francia rendszer szerint az átengedés mindazon eseteket foglalja magában, melyekben a teljes kár megtérítése követelhető, tekintet nélkül arra, vajjon *valóságos* vagy csak *praesumtiv* teljes kárról van szó. A biztosított a valóságos teljes kár megállapítását és kifizetését átengedés nélkül is követelheti ugyan; de ezen ú. n. *règlement par avarie* a részleges károkon kívül alig vétetik igénybe, a biztosított sokkal hamarabb szabadulván minden gondtól és sokkal gyorsabban jutván a kárpótlási összeghez, ha az átengedés útját választja. Ezzel szemben a *német-angol* rendszer szerint az átengedés csak kivételesen akkor foglal helyet, ha a teljes kár bekövetkezése még nem bizonyos, de már fölötte valószínű, vagy legalább előre láthatólag hosszú ideig fog tartani, míg a biztosított a dolgot ismét visszakaphatja (ú. n. *constructiv* teljes kár). Hogy ezen esetekben a teljes kár megtérítése átengedés feltétele mellett egyáltalában követelhető, a tengeri biztosításban, ellentétben a szárazföldi biztosítással, mely az átengedés intézményét nem ismeri, azon alapon fejlődött ki, mert a tengeri balesetek igen sokszor nagyon távoli és bizonytalan körülmények között történnek s a birtokban nem lévő biztosítottra nézve lehetetlen, akár a kár nagyságát megállapítani, akár pedig a mentést foganatosítani. E mellett a biztosítottnak nagyon kevés haszna volna a biztosításból, ha mindaddig várnia kellene, míg magának teljes bizonyosságot szerez a kár nagyságáról. Elég, ha ki tudja mutatni, hogy a *vállalat* nem sikerült. A biztosító inkább a vállalat sikerét biztosítja, mint az egyes dolgok értékét: mihelyt tehát oly esemény következett be, mely a biztosított vállalatot meghiusította, azonnal meg van a biztosítottra nézve a jog, hogy kárpótlást követelhessen. De mert mégis nem bizonyos, hogy a biztosított dolog egészen elveszett, sőt lehetséges, hogy a kedvező viszonyok folytán ismét visszaszerezhető: a kártérítési jogot ahhoz kellett kötni, hogy a biztosított összes jogait a biztosítás tárgya iránt a biz-

tosítónak *átengedje*. A *valóságos* teljes kárnál erre nincs szükség, mert itt ugyis bizonyos, hogy a dolog elveszett, netaláni maradványok pedig már a subrogatio elvénél fogva válnak a biztosító tulajdonaivá.

A két rendszer között az első tágabb, a másik szűkebb, illetve az előbbi az utóbbit is magában foglalja, de nem megfordítva. Az első inkább a biztosítottnak kedvez, az utóbbi inkább a biztosítónak. Ez mindenesetre a mellett szólana, hogy inkább a francia rendszernek adjunk előnyt, mely egyuttal egyszerűbb is azért, mert fölöslegessé tesz minden megkülönböztetést valóságos és constructiv teljes kár között. De ezt ellensúlyozza megint az a tény, hogy a francia rendszer szerint az átengedés akkor is helyt foglal, a mikor annak rátiója azt egyáltalában nem követeli s hogy a biztosítottra gyakran fölösleges formalitások teljesítését rója. Épen azért a magunk részéről nem lesz hiba, ha a francia rendszert a német-angollal felcseréljük. A midőn azonban a német keresk. törvény az átengedést csak arra a két esetre szorítja, ha a hajónak nyoma veszett és ha a vállalat hatalmi intézkedés folytán nem sikerült (865. cz.): nagyon is szűk kört hasított ki az átengedésnek. Még az id. osztrák javaslat is tágított ezen. a *Code de commerce* és más törvények példájára azt az esetet is felvévén, ha a biztosított tárgy értékének legalább $\frac{3}{4}$ része veszett el. (400. czikk.) Ez ugyan újabban sok megtámadtatásban részesült s nevezetesen az antwerpeni és genuai congressus is ellene nyilatkozott; de oly értelemben mégis elfogadható, hogy a hajó javítási költségei előreláthatólag legalább az érték $\frac{3}{4}$ -éig fognak terjedni, sohasem lehetvén biztosan tudni, vajjon nem fog-e a javítás még többbe kerülni, mint a mennyi előzetesen felvétellett. E mellett az ilyen költséges javítás alig különbözik a teljes javíthatlanságtól, a mely pedig még az *angol*¹⁾ és a német állásponton lévő *skandináv* jog²⁾ szerint is az átengedés eseteihez tartozik. Ugyancsak az angol jognak is megfelel az átengedés kiterjesztése azon esetre, ha a biztosított áru valamely közbenső helyen több

¹⁾ V. ö. *Arnould* id. m. II, 1045. lap.

²⁾ L. *svéd* tengerjogi t. 257. czikk.

hónapon át vesztegleni kénytelen.¹⁾ a mely eset teljesen megfelel a méltányosságnak, a biztosított sokszor nem tudván mit csinálni árujával, ha azt idejében a közbenső kikötőből el nem szállíttathatja. Az angol jog különben tartózkodik attól, hogy a continentális törvényhozások példájára, az átengedés eseteit kimerítően felsorolja, hanem csak általános kellékeket állít fel, melyeknek tekintetbe vételével aztán a bíró határozza meg, lehet-e átengedésnek helye vagy nem?²⁾ Ez csakugyan a leghelyesebb, legfelebb példaképen szükséges a gyakrabban előforduló eseteket felsorolni.

XIV.

Azt hiszem, sikerült e futólagos és rhapszodikus vázlattal is teljesen bebizonyítani, hogy a német keresk. törvény tengerjogi részének receptiójáról észszerűen nem lehet szó. S ezzel a tengerjogi reform ezen módját véglegesen levehetjük a napirendről. Nyomban felmerül azonban már most a kérdés, minő uton vitessék tehát keresztül az óhajtott reform?

Mindenekelőtt még egy másik receptió eszméjével kell foglalkoznunk, a mely különösen magyar, illetve fiumei körökben merült fel s a melynek mindenesetre meg volna az az előnye a német keresk. törvény receptiójával szemben, hogy a tengerparti lakosság által nemcsak idegenkedéssel nem, hanem ellenkezőleg nagy rokonszenvvel fogadtatnék. Értjük az új *olasz keresk. törvény* tengerjogi részének receptióját. Több mint 20 évvel a német keresk. törvény után alkotva s épen azon korszakba esvén, melyben az olasz jogászok a német jogtudomány befolyása alá kerültek: az olaszoknak bő alkalmuk volt a német tengerjog haladottabb intézkedéseivel megismerkedni és azokat meglévő, francia eredetű jogukkal összeegyeztetni. E mellett az az idő sem csekély, mióta az új törvény már tényleg alkalmazásban áll,

¹⁾ V. ö. *Arnould* id. m. II. 1064. lap. — *Code de com.* 394. cz., *olasz* K. T. 634. cz., *belga* t. 227. cz., *portug.* K. T. 618. cz.

²⁾ *Arnould* id. m. II. 1025. lap.

így hogy az a vád sem érhetne bennünket, hogy egy még ki nem próbált törvényt akarunk recipiálni. Csábítóan hathat reánk *Románia* példája is, a mely, mint már említők, az új olasz keresk. törvényt szintén recipiálta, pedig Olaszországtól sokkal messzebb van és sokkal kisebb összeköttetésben áll mint mi, a kikre nézve ugyanazért az Olaszországgal létesítendő jogegység nagy gazdasági előnnyel is járna.

Mindazonáltal a mélyebb megfontolás ezt a receptiót is lehetetlennek tünteti fel. Hogy ez valóban komolyan felvettessék, ahhoz legelőbb is arra a meggyőződésre kellene jönnünk, hogy az olasz keresk. törvény tengerjogi része minden tekintetben a kor színvonalán álló oly jeles mű, a minőnél különbre mi sem nem szorulunk, sem nem vállalkozhatunk. Ettől azonban az olasz törvény igen messze áll. Nem akarjuk állítani, hogy az olasz keresk. törvény azt a figyelmet, a melyben az újabb időben codifikáló államokban részesült, meg nem érdemelné; sőt készséggel elismerjük, hogy úgy tartalmilag, mint szerkezetileg a tengerjogi törvényhozások között kiváló helyet foglal el. De ha közelebbi összehasonlítást teszünk közte és a német keresk. törvény, valamint az ennek megjelenése után történt többi törvényhozási alkotás között: arra az eredményre kell jönnünk, hogy nem mindig felel meg azon követelményeknek, melyek mai napság egy teljesen kielégítő tengerjogi törvény iránt támasztatnak, sőt számos, a régi 1865. évi olasz keresk. törvényből átvett intézkedése határozott ellentétben áll már a modern jogfelfogással. E tekintetben az olasz keresk. törvény még hátrább áll, mint az általa nagy figyelemre méltatott 1867. évi francia *Projet de révision* és az 1879. évi *belga* tengerjogi törvény, a melyek pedig szintén nem aknázták ki teljesen azokat a haladásokat, melyeket a tengerjog a német keresk. törvény megalkotása óta tett.

Sok egyébtől eltekintve megemlíthetem e részben különösen a *hajókölcseönt* (olaszban: *prestito a cambio maritimo*). A francia *Code de commerce* a hajókölcseönt úgy szabályozza, hogy voltaképen a hajótulajdonos az, a ki mint kölcsönvevő szerepel, míg a kapitány által felvett hajókölcseön csak mellékesen említetik. E mellett a tulajdonosra

nézve semmi korlát nincs arra nézve, hogy mikor és minő célból veszi fel a kölcsönt? Veheti nevezetesen az utazás megkezdése előtt s oly célokra, melyek a tervezett hajóvállalkozással semmi összefüggésben nincsenek.¹⁾ — Ezzel szemben a német keresk. törvény hajókölcsönnek csak azt tekinti, melyet a kapitány mint ilyen *utközben* bizonyos *szükségesetekben* vesz fel; ellenben a tulajdonos által felvett hajókölcsönt csak nemtulajdonképeninek tekinti (*uneigentliche Bodmerei*), mely azzal az elsőbbséggel, mely a hajókölcsönt a lekötött dologra nézve illeti, nem bír.²⁾

A német keresk. törvény ezen álláspontja általában a modern tengerészeti és jog álláspontja.³⁾ A tulajdonos által felvett hajókölcsön mai napság már nem nyújt a tengeri forgalomnak reális szolgáltatásokat. Mert bármennyire előnyös legyen a kölcsönvevőre nézve, hogy a lekötött dolog elveszése esetében szabadul a kötelezettség alól, a mi épen a hajókölcsön jellegzetes vonása: ez még is csak drága áron szerezhető, úgy hogy a tulajdonosra nézve előnyösebb, ha más, olcsóbb módon elégíti ki hitelszükségletét. Tényleg a hajótulajdonos által felvett hajókölcsön ma már alig fordul elő, a mint hogy hiszen a kapitány által kötött hajókölcsön is ritkább lett. Valamint az utóbbiak helyett a kapitány a legtöbbször messze földön is a tulajdonostól vagy üzletbarátjától kaphatja meg a szükséges pénzt, azonképen a hajótulajdonos maga az anyakikötőben sem szorul a hajókölcsönre, hanem személyes, nevezetesen váltóhitel, vagy esetleg hajójelzálog útján szerzi meg a szükséges összegeket. Különösen az utóbbinak kifejlődése tette a tulajdonosi hajókölcsönt fölöslegessé. A jelzálog mindenesetre nagyobb biztosságot nyújt a hitelezőnek mint a hajókölcsön, mert egy-

¹⁾ V. ö. 311—331. és 234. czikk és hozzá különösen *De Courcy* Questions de droit maritime I. 25. s k. lap.

²⁾ V. ö. német K. T. 680., 701. cz. és hozzá: *Lewis* id. m. II. 3. s k., 37. s k. lap, *Schröder* Endemann-féle Handbuch des Handels-Wechsel- und Seerechts IV. 248., 250. lap.

³⁾ Az angol jogban a tulajdonos vehet fel ugyan hajókölcsönt (ú. n. *bottomry*, árúkra: *respondentia*), de ezt mégis csak *külföldön* teheti. V. ö. *Abbott* Law of Merchant Ships and Seamen. 13. kiadás 165. lap., *MacLachlan* Law of Merchant Shipping. 4. kiadás 59. lap.

részt nincs meghatározott uthoz kötve, másrészt pedig a követelés az adós ellen akkor is fenmarad, ha a hajó tönkremegy, a mi különösen a hajó biztosítása esetében bír jelentőséggel. Természetes dolog enné fogva, hogy a hajótulajdonos jelzálogra nemcsak könnyebben, hanem olcsóbban is kap pénzt, s hogy nem igen akadnak tőkepénzesek, a kik az oly ingatag értékű hajó kölcsönt kedvelnék. De ha így áll a dolog a gyakorlatban, akkor a törvényhozásnak semmi oka nincs többé a tulajdonosi hajó kölcsönnek azt az elsőbbséget biztosítani, mint a kapitány által szükség esetében felvett s éppen azért különös pártfogásra érdemes hajó kölcsönnek. Sőt a törvényhozás azt éppen a hajó jelzálogra való tekintettel nem is teheti, mert ha fentartja a tulajdonosi hajó kölcsön elsőbbségét, a mely a jelzálog elsőbbségét megelőzi, akkor bizonytalanná teszi magát a jelzálogot, a melyet pedig méltán elő akar mozdítani.

A tengerészeti viszonyok ezen változását *Franciaországban* is már régen felismerték s az 1867. évi *Projet de revision* tényleg már el is ejtette a tulajdonosi hajó kölcsönt. Miután pedig e tervezet nem tudott törvénynyé válni: a tengeri jelzálogról szóló 1874. illetve 1885. évi törvény legalább azt tette meg, hogy a *Code de commerce* 191. cikkének 9. pontját, mely a hajó elutazása előtt felvett hajó kölcsön elsőbbségét megállapítja, eltörölte, a mi a tulajdonosi hajó kölcsön eltörlésével egyenértékű volt.¹⁾ A francia *Projet* nyomán aztán *Belgium* az 1879. évi törvényben a tulajdonosi hajó kölcsönt közvetlenül is megszüntette, ez által teljesen magáévá tévén a német keresk. törvény álláspontját.

Ilyen előzmények után valóban csodálkozni lehet azon, hogy az olasz törvényhozás a kereskedelmi törvény revíziójánál a német-francia példát nem követte, hanem a hajó kölcsön legújabb átalakulását és jogi fejlődését kevésbe véve, annak mindkét formáját fentartotta; a tengeri jelzálog biztosítására elégségesnek tartván, hogy a tulajdonosi hajó kölcsön, ellentétben a kapitány által felvett és elsőbbséggel bíró hajó kölcsönnel, a jelzáloggal egyenlő rangosztályba sorozta-

¹⁾ V. ö. *Desjardins* id. m. V. köt. 218. lap.

tott (675. cikk). Ezen a tényleges viszonyoknak meg nem felelő s maguk az olaszok által helytelenített¹⁾ megoldásnál még érthetőbb az új *portugáliai* keresk. törvény álláspontja, mely szerint a *hajóra* felvett hajókölcson egyáltalában el nem ismertetik, hanem csak a rakományra és fuvardíjra engedtetik meg (628. cikk), a mely azonban azért nem követhető, mert lehetséges, hogy a kapitány útközben nem vehet fel másra pénzt, mint épen csak a hajóra vagy annak alkatrészeire. A jelzálogos hitelezőkre való tekintet csak a *tulajdonosi* hajókölcson eltörlését indokolja, a *kapitány* által szükség esetében felvett hajókölcson ellenben annál kevésbé szenvedhet csorbát, mert ez a hajó fentartására szolgálván, közvetve maguknak a jelzálogos hitelezőknek is hasznára válik.

A hajókölcsonnel illusztrált hátramaradottságon kívül vannak az olasz keresk. törvénynek még más fogyatkozásai. Gyakran találjuk pl., hogy épen az ellenkező hibában szenved, mint a német keresk. törvény, t. i., hogy nagyon is felületesen szabályoz egyes intézményeket, így különösen a tengeri jelzálogot és a hajótársaságot (*Rhederei, copropriété des navires*), mi tekintben a régi törvényen illetve a francia *Code de commerce-n* szintén nem tudott eléggé túl-emelkedni. Legfőképen azonban azért nem recipiálható általunk annak tengerjogi része, mert ez egyrészt nem is képez önmagában zárt egészet, hanem a keresk. törvény más részeire vagy külön törvényekre támaszkodik; másrészt pedig oly intézményeket szabályoz, melyek nálunk a tengeri magánjog körében el nem helyezhetők. Első tekintetben utalok arra, hogy a tengeri fuvarozás fontos kiegészítést nyer a szárazföldi fuvarozásra vonatkozó intézkedésekben; hogy a tengeri biztosítás épen csak annyiban van szabályozva, a mennyiben a szárazföldi biztosításra vonatkozó szabályok arra nem alkalmazhatók vagy kiegészítésre szorultak; hogy továbbá a tengeri hajókra vonatkozó végrehajtás és a tengeri ügyekből származó keresetek elévülése a törvény 4-ik könyvében a szárazföldi kereskedelemre vonatkozó intézke-

¹⁾ V. ö. *Vidari Corso di diritto commerciale* VI. kötet 542—543. lap.

désekkel közösen vannak elhelyezve; végül hogy pl. a tengeri segély és mentés egészen külön, a már említett *Codice per la marina mercantile* cz. törvényben van szabályozva. Második tekintetben pedig megemlítem különösen azt, hogy az olasz keresk. törvény épűgy, mint a franczia *Code de commerce* s más törvények a hajószemélyzet szolgálati viszonyait közösen úgy a kapitányra, mint a legénységre nézve szabályozza, holott ez az együttes szabályozás nálunk azért nem lehetséges, mert a hajólegénység szolgálati viszonyai a tengerészrendtartásba lettek utalva s így a magánjogi törvénykönyvbe csak a kapitány szolgálati viszonyai foglalhatnak helyet.

Mind ebből kitűnik, hogy az olasz keresk. törvény tengerjogi része voltaképen még kevésbbé recipiálható, mint a német tengerjog, a mely egészben véve még mindig magasabb színvonalon áll és modernebb, mint az olasz.

XV.

Ha azonban ekkép arra az eredményre kell jutnunk, hogy tengerjogunk reformjánál a recepciónak kétségkívül igen kényelmes módjáról egyáltalában le kell mondanunk s más, bár sokkal nehezebb eljárást kell követnünk: miben álljon ez közelebbről?

Az előadottak után, azt hiszem, nem lesz nehéz annak körvonalaait megállapítani. Azt kell tennünk, a mit a körültekintő törvényhozónak mindig kell tennie, ha oly törvény megalkotására határozza el magát, a melynek nemzetközi jellege van, t. i. *mindent felhasználni, a mit a hazai jogforrások mellett a mérvadó külföldi törvényhozások, elmélet és gyakorlat nyújtanak.* A tengeri magánjog újjaszabályozásánál tehát sem egyoldalú német, sem egyoldalú franczia vagy olasz nyomokon nem szabad haladnunk, hanem önállóan kell felépítenünk a törvényt valamennyinek segítségével, s nem szabad ignorálnunk a tőlünk távolabb álló nemzetek munkáját sem, ha és mennyiben abból valami jót meríthetünk. Az eredetiségtől még ezen eljárás mellett is messze

maradunk; de hisz' erre nekünk, mint másodrangú tengeri hatalomnak úgy sem lehet gondolni. A fő az, hogy egyoldalú utánzók ne legyünk akkor, a mikor sem politikai, sem gazdasági okok az egyszerű utánzást nem követelik; az illető törvény viszonya eddigi jogunkhoz s más törvényhozásokhoz pedig az egyoldalú utánzást észszerűen még nem engedi.

Örömmel tapasztaltam, hogy a magyar kormány a tengerjognak a most jelzett irányban leendő reformjának követelményétől most már teljesen át van hatva; sőt nem érte be azzal, hogy az osztrák receptionális törekvéseket elutasítsa, hanem gyorsítani és könnyíteni óhajtván a már sürgőssé vált munka létrejöttét, a pozitív cselekvés terére lépett. Az előadottak értelmében *Szilágyi Dezső* igazságügyminisztertől 1892 őszén nyert megbízás alapján általam készített javaslat ez idő szerint már kész ¹⁾ s ha egy kiküldött szűkebb bizottság ²⁾ vizsgálatán is keresztül ment, német nyelvre fog fordíttatni s az osztrák kormánynak átküldetni. Meg vagyok győződve, hogy bár az osztrákok részéről nem fog hiányozni a féltékenységi érzetből fakadó lehangoltság a miatt, hogy mi magyarok ezen a téren is önállóan és kezdeményezőleg merünk fellépni: csakhamar mégis reá fognak állni a magyar kormánytól kijelölt alapra. Kilátásunk van tehát arra, hogy a »magyar tengerjog« nemsokára teljes betetőzést fog nyerni.

Legyen szabad reményleni, hogy ezzel kapcsolatban annak *tudományos művelése* is lendületet fog venni. Hogy a tengerjog erre nagy mértékben *érdemes*: a mívelt jogász-közönség előtt, a mely már a római jogból a mai hajókölcson gyökerét képező *foenus nauticum*-ot, a tengeri épügy mint a szárazföldi fuvarozók felelősségének alapját képezett *receptum nautarum*-ot és *actio exercitoria*t és a hajókárjognak ma is értékes forrását: a *lex Rhodia de jacto*-t ismeri; a mely tudja azt, hogy pl. a szárazföldi biztosítás a tengeri

¹⁾ *Törvényjavaslat a tengeri magánjogról.* Budapest, 1894. Őszszesen 356 szakasz.

²⁾ E bizottság *Manojlovich Emil* kir. curiai tanácselnökből, *gr. Batthyányi Tivadar* fiumei országgyűlési képviselőből és a javaslat szerkesztőjéből áll.

biztosításból fejlődött ki; a mely hallott arról, hogy a nagyobb tengeri nemzetek, első sorban az angolok és francziák, minő nagykiterjedésű tengerjogi irodalommal bírnak: fölösleges bizonyítani.

Megérdemelné különösen azt is, hogy az *egyetemen* rendszeres előadások tartassanak belőle, ha nem is oly kiterjedésben, mint ez némely külföldi egyetemeken történik. Ez annál kívánatosabb volna, mert irodalmi segédeszközök hiányában ez az egyedüli mód, hogy azok, a kik akár mint bírák, ügyvédek és közigazgatási tisztviselők, különösen a tengermellékén, akár mint törvényhozók tengerjogi ügyekkel foglalkozni kénytelenek lesznek, a mi tengerjogi kereskedelmünk fokozódó fejlődésével kapcsolatban mindig nagyobb mértékben várható, a szükséges alapismerteket megszerezzék.

MTA KÖNYVTÁR ÉS
INFORMÁCIÓS KÖZPONT



